1977

LE TRANSPORT
DES PERSONNES

CATALOGUED

LE TRANSPORT DES PERSONNES

RAPPORT DU COMITÉ DES TRANSPORTS
DE LA RÉGION DE MONTRÉAL

SEPTEMBRE 1977

Monsieur Lucien Lessard
Ministre des Transports
Place Haute-Ville
700 est, boulevard Saint-Cyrille
Québec

Monsieur le Ministre,

Les membres du Comité des transports de la région de Montréal ont l'honneur de vous transmettre leur rapport intitulé: Le transport des personnes.

Veuillez agréer, monsieur le Ministre, l'expression de nos sentiments les plus respectueux.

Le président,

Hugues Morrissette

Montréal, le 14 septembre 1977.

104-04616/

LES MEMBRES DU COMITÉ

Hugues Morrissette, président

Léo Beaulieu
Jacques Gilbert
Lawrence Hanigan

Jacques Hébert, secrétaire.

LE COMITÉ CONSULTATIF D'ORIENTATION

Les personnes dont les noms suivent ont contribué aux travaux du Comité des transports de la région de Montréal, à titre de représentants de divers organismes publics et privés.

Pour le BAREM	:	André Gravelle
Pour le BTM	:	Pierre-Paul Arbic
Pour le CN	:	J. Frank Roberts Yvan H. Masse J. Roger Lagacé
Pour le Cons. Ex.	:	Louis Dussault Gilles Cayouette
Pour le CP	:	Germain E. Benoit Jacques Côté
Pour la CTCUM	:	Henri Bessette
Pour la CTL	:	Guillaume Lagacé
Pour la CTRSM	:	Robert Olivier Pierre Authier
Pour le MAM	:	Georges Robert Serge Timothée
Pour le MTQ	:	Jacques Hébert Jacques Ménard
Pour l'OPDQ	:	Guy Duquette
Secrétaire	:	Robert Letarte

LE GROUPE DE TRAVAIL

Service de planification de la Communauté urbaine de Montréal

Division des Projets Spéciaux et du Développement, ministère des Transports du Québec

DIRECTION GÉNÉRALE DES ÉTUDES

Aimé Desautels
Gilles Lussier
André Bolduc

AVANT-PROPOS

Le 19 mai 1976, le Conseil exécutif confiait au ministère des Transports le mandat suivant:

"Que le ministre des Transports accélère la préparation de l'Enoncé de politique gouvernementale sur le transport des personnes pour la région de Montréal.

Que le ministre des Transports, au nom du Gouvernement, avise la CUM de ne demander aucune soumission et de n'entreprendre aucun travaux pour le prolongement de la ligne de métro # 2 au-delà de la station Jean-Talon et pour la construction de la ligne # 5 (Snowdon-Amos), jusqu'au dépôt de l'Enoncé de politique gouvernementale mentionné au paragraphe précédent". (1)

Simultanément, le Conseil exécutif confiait au ministère des Affaires municipales le mandat suivant:

"Que le ministre des Affaires municipales et de l'Environnement, en collaboration avec les ministres concernés et particulièrement le ministre de l'Agriculture pour ce qui touche la préservation du territoire agricole, présente les éléments clefs d'une politique générale d'aménagement urbain pour la région de Montréal...". (1)

Ces deux mandats procédaient de la préoccupation du Conseil des ministres concernant le développement désordonné de la région de Montréal et l'augmentation démesurée des coûts du transport collectif et individuel (métro, autoroutes, artères principales) et des coûts des infrastructures urbaines (alimentation en eau potable, épuration des eaux usées).

C'est ainsi que le 19 août 1976, le ministre des Transports annonçait la création du "Comité des transports de la région de Montréal" et chargeait ce dernier "...d'élaborer un document de travail qui per-

(1) CTRM - Rapport d'étape: Annexe 1, décembre 1976.

mette au gouvernement du Québec d'énoncer une politique en matière de transport des personnes dans la région de Montréal...", document qui devait, en outre, "...proposer les lignes directrices d'une action concertée de tous les organismes intéressés quant à la planification des réseaux, à la coordination des programmes, à la gestion des opérations, au financement et à la réalisation des programmes d'équipement". (1)

Dans l'esprit du Comité, les mandats confiés respectivement au ministre des Affaires municipales et au ministre des Transports étaient indissociables, le Comité ne pouvant imaginer une politique de transport des personnes sans une politique cohérente d'aménagement urbain. Ce souci a imprimé une orientation particulière à ses travaux.

Pour l'assister dans sa tâche le Comité a mis sur pied un groupe de travail recruté à même les effectifs du ministère des Transports et du Service de planification de la Communauté urbaine de Montréal et il a mis à contribution, par le truchement d'un comité consultatif d'orientation, les principaux organismes publics et privés impliqués directement ou indirectement dans le transport des personnes dans la région de Montréal.

Dans un premier temps, le Comité a précisé ses objectifs et, après avoir pris connaissance de l'imposante documentation existante sur le sujet, il a élaboré un programme de travail comportant un certain nombre d'études qui ont été effectuées par le groupe de travail du CTRM, commandées à divers organismes ou confiées à des mandataires.

En deuxième étape, le Comité a institué une commission spéciale chargée d'entendre les représentations des personnes, groupes et organismes intéressés au transport des personnes dans la région à l'étude. Cette consultation lui a permis de prendre le pouls de la population, d'entendre ses revendications, de mieux comprendre la nature de ses besoins, d'identifier les problèmes les plus pressants et de prescrire certains correctifs.

Fin décembre 1976, le Comité remettait au ministre des Transports un rapport d'étape comportant un certain nombre de recommandations à l'effet de n'entreprendre aucun projet majeur d'autoroute au cours de 1977, de lever partiellement le moratoire sur la ligne 2 ouest du métro, de prier les autorités du Canadien National de ne pas augmenter les tarifs et de ne pas réduire le niveau de service sur la ligne Deux-Montagnes.

Le présent rapport est dans le même esprit que le précédent et le Comité y formule, en début d'ouvrage, les recommandations qu'il a jugé les plus pertinentes à son mandat.

(1) CTRM - Rapport d'étape: Annexe 4, décembre 1976.

Le reste du document se présente en sept chapitres distincts consacrés respectivement à la définition des objectifs et aux études de base, aux scénarios d'urbanisation retenus, à l'état de la situation, aux effets des moyens de transport, aux besoins spéciaux, aux éléments du réseau de transport, aux réformes proposées. Les principales études effectuées sont publiées séparément comme annexes au présent rapport.

La contribution des membres du Comité à l'accomplissement de leur mandat l'a été à titre individuel et les membres sont solidaires quant à l'essence du rapport et aux recommandations formulées.

Le Comité tient à signaler l'apport précieux des personnes et des organismes auxquels il s'est adressé et l'empressement avec lequel ils lui ont accordé leur collaboration.

Enfin, le Comité croit que son rapport ne s'adresse pas au seul ministre des Transports et il souhaite ardemment qu'il serve à éclairer la population sur la situation du transport des personnes dans la région de Montréal et à solliciter son avis.

LE RECUEIL DES RECOMMANDATIONS

Les recommandations du Comité s'adressent tout autant au gouvernement du Québec qu'aux autorités locales et aux organismes responsables.

Afin de permettre au lecteur de retenir l'essentiel de son rapport, le Comité a cru utile de les regrouper par sujet et sous forme de recueil.

Les recommandations ne se présentent pas nécessairement dans le même ordre que celui qui se retrouve dans le texte. Néanmoins, pour faciliter le repérage, le numéro du chapitre pertinent est donné entre parenthèses avec le titre du sujet.

RECOMMANDATIONS

A. LES RÉFORMES PROPOSÉES (7)

1. LA STRUCTURE PROPOSÉE

[1] *QUE soit créé un Conseil des transports de la région de Montréal (COTREM) répondant directement au ministre des Transports;*

[2] *QUE le Conseil soit composé d'un président à plein temps, nommé pour cinq ans, et des présidents de la Commission de transport de Laval, de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal et de la Commission de transport de la Rive Sud de Montréal; les membres sont nommés par le lieutenant-gouverneur en conseil, sur recommandation du ministre des Transports;*

[3] *QUE le Conseil soit chargé de la planification, de la coordination et de l'intégration des éléments du réseau de transport à vocation régionale ou à caractère interzonal ou intermodal;*

[4] *QUE le Conseil soit autorisé à donner avis et faire des recommandations sur toute question découlant de son mandat y compris l'octroi de contrats de transport aux compagnies de chemins de fer et aux transporteurs privés;*

5 *QUE le Conseil, sur autorisation du ministre des Transports, soit habilité à tenir des audiences publiques sur toute matière relative au transport des personnes dans la région de Montréal;*

6 *QUE le Conseil soit nanti du pouvoir de créer des comités "ad hoc" et, au besoin, de faire effectuer tous travaux et études qu'il juge nécessaire.*

2. LE FINANCEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF

a. Le transport urbain

7 *QUE la contribution de l'usager au financement du transport collectif urbain soit maintenue et établie suivant sa capacité financière, de façon à conserver les clientèles des commissions de transport et à inciter la population à utiliser les transports collectifs plutôt que le transport par voiture particulière;*

8 *QUE la contribution du gouvernement du Québec au financement du transport collectif soit sous forme d'allocation de ressources plutôt qu'à titre de subvention;*

9 *QUE le gouvernement du Québec, en reconnaissance du rôle éminemment social que remplissent les commissions de transport en accordant des tarifs réduits à certaines catégories d'usagers, ajuste sa contribution financière au transport collectif proportionnellement aux exigences de sa politique sociale;*

10 *QUE le gouvernement du Québec considère la possibilité, ajoutée à la contribution de l'usager, d'assurer le financement du transport collectif à même certaines sources de revenus prélevés directement et émanant du dynamisme économique de la région à l'étude.*

b. le transport de banlieue

11 *QUE le gouvernement du Québec entame immédiatement des négociations avec les transporteurs ferroviaires aux fins d'assurer le maintien et/ou l'amélioration des services jugés nécessaires et d'élaborer les mécanismes qui assurent une participation au déficit des services de banlieue;*

12 *QUE le gouvernement du Québec fasse connaître dès maintenant son intention de participer aux déficits encourus;*

13 *QUE le gouvernement du Québec charge le Conseil des transports d'étudier la situation particulière de chacun des transporteurs privés dans la région de Montréal et de lui faire part de ses recommandations quant au maintien de ces services, au soutien financier à leur apporter ou à leur intégration aux commissions de transport existantes.*

3. LA TARIFICATION

14 *QUE le caractère d'uniformité de la tarification qui a cours actuellement sur le territoire respectif de chacune des commissions de transport, tel que défini par la loi, soit maintenu;*

15 *QUE les commissions de transport existantes s'entendent pour accorder aux usagers un privilège de correspondance à prix réduit entre l'une et l'autre;*

16 *QUE les tarifs sur le réseau de transport collectif de banlieue - trains et autobus - soient établis par entente, selon la distance parcourue;*

17 *QUE les commissions de transport coordonnent leurs efforts en vue de l'instauration, dans un premier temps, d'un titre de transport universel qui donne accès à l'ensemble du réseau de transport collectif qu'elles constituent et dans un deuxième temps, qui donne également accès au réseau de transport collectif de banlieue.*

4. LA LÉGISLATION

18 *QUE des mesures soient prises dans les meilleurs délais en vue d'uniformiser, sous réserve des besoins particuliers des différentes commissions, les lois les régissant;*

19 *QUE les lois traitant des commissions de transport soient modifiées de façon à ce que ces dernières n'aient à s'en référer, pour toute question pertinente, qu'à une seule autorité ministérielle;*

20 *QUE les lois des commissions de transport de Laval (CTL) et de la Rive Sud (CTRSM) soient modifiées de façon à élargir leur juridiction à l'étendue des territoires montrés sur la carte 7, jointe au présent rapport et intitulée: LIMITES ADMINISTRATIVES PROPOSÉES;*

21 *QUE les lois de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal (CTCUM), de la CTL et de la CTRSM soient modifiées de façon à les nantir du pouvoir de créer des filiales publiques aux fins de dispenser des services de transport collectif à caractère suburbain;*

22 *QUE la CTRSM et la CTCUM élaborent conjointement un programme à l'effet que la juridiction de cette dernière, quant au réseau d'autobus, ne s'étende plus à la Rive Sud; qu'elles recommandent les modifications nécessaires aux lois les régissant.*

B. LES ÉLÉMENTS DU RÉSEAU DE TRANSPORT (6)

1. LES INFRASTRUCTURES AUTOROUTIÈRES

23 *QUE soit abandonnée la construction de l'autoroute Ville-Marie telle que conçue originellement;*

24 *QUE soit réalisé, dans l'emprise expropriée de ladite autoroute, selon l'échéancier du TABLEAU 4, un boulevard de type urbain;*

25 *QUE soit reportée après 1987 la réalisation des projets autoroutiers suivants:*

A-19, de A-440 vers le nord;

A-25, de A-40 vers le nord;

A-440, à l'est du prolongement du boulevard Pie IX;

26 *QUE le programme de construction de nouvelles infrastructures autoroutières soit limité aux seuls besoins essentiels, notamment:*

. *aux mesures envisagées par le ministère des Transports pour l'amélioration de la sécurité et de l'opération générale du réseau;*

. *aux tronçons autoroutiers suivants:*

A-30, de l'échangeur Cousineau à A-10;

A-440, de A-19 au prolongement du boulevard Pie IX;

A-20, de Dorval vers l'ouest;

R-116, du boulevard Taschereau à A-30;

A-30, de A-10 à A-15,

le tout, selon l'échéancier du TABLEAU 4;

27 *QUE soit adoptée la programmation montrée au TABLEAU 4 qui suit intitulé: Capitalisation des infrastructures autoroutières.*

2. LES ARTÈRES PRINCIPALES

28 *QUE le gouvernement du Québec participe financièrement*

à la réalisation des artères principales projetées sur les territoires respectifs de la Communauté urbaine de Montréal, de Ville de Laval et, lorsque le réseau aura été identifié, sur celui de la Rive Sud;

29 *QUE soit établie une programmation réaliste d'implantation du réseau d'artères principales pour l'ensemble du territoire visé.*

3. LE MÉTRO

a. La ligne 2

30 *QUE la ligne 2 du métro soit prolongée jusqu'à la station de Salaberry et que soient consacrées à cette fin les ressources nécessaires, selon l'échéancier du TABLEAU 5;*

31 *QUE soit levé entièrement le moratoire imposé par le gouvernement du Québec sur les travaux de la ligne 2 ouest du métro;*

32 *QUE le tracé du tronçon Bois Franc - de Salaberry soit modifié, ainsi que l'accès au garage projeté, afin d'éliminer toute contrainte technique à un éventuel prolongement vers le centre-ville de Laval;*

33 *QU'une station intermodale soit aménagée à la station Bois-Franc afin de permettre une correspondance directe et rapide entre le métro et le train de banlieue de la ligne Deux-Montagnes;*

34 *QUE la station de Salaberry soit aménagée de façon à offrir à la Commission de transport de Laval un terminus moderne d'une capacité d'accueil suffisante.*

b. La ligne 4

35 *QUE soient entreprises immédiatement les études et les travaux préparatoires au prolongement de la ligne 4 de métro sur la Rive Sud vers une station située dans l'axe de l'emprise ferroviaire désaffectée du Canadien National et du boulevard Desaulniers.*

c. La ligne 5

36 *QUE soit levé le moratoire imposé par le gouvernement du Québec sur le tronçon de la ligne 5 projetée, depuis la station avenue du Parc jusqu'à la station terminale Amos;*

37 *QUE soit amorcée la construction dudit tronçon et que lui soient consacrées les ressources nécessaires selon l'échéancier du TABLEAU 5;*

38 *QUE soient autorisés, aux fins d'assurer la sécurité du public et la protection des ouvrages, les travaux de bétonnage et autres ouvrages requis dans la partie du tunnel existant reliant les stations Snowdon et Université de Montréal;*

39 *QUE soit ménagée, à la station avenue du Parc, la possibilité d'établir une correspondance entre le métro et une éventuelle station du REM Mirabel.*

4. LES TRAINS DE BANLIEUE

a. Le REM Deux-Montagnes

40 *QUE soit entreprise la modernisation du REM Deux-Montagnes - phase 1 - et que soient consacrées à cette fin les ressources nécessaires, selon le TABLEAU 5.*

b. Le REM Dorion

41 *QUE des mesures immédiates soient prises pour assurer le maintien du niveau actuel de service sur la ligne Dorion et que soient consacrées à cette fin les ressources nécessaires, selon le TABLEAU 5;*

42 *QUE les ressources nécessaires soient également affectées à l'amélioration de certaines gares et à la création de parcs de stationnement;*

43 *QU'un service complémentaire par autobus soit instauré en dehors des heures de pointe.*

c. Le REM Beloeil

44 *QUE soient entreprises les démarches nécessaires à la réalisation - phase 1 - du REM Beloeil et que soient consacrées à cette fin les ressources nécessaires, selon le TABLEAU 5.*

d. Le REM Ste-Thérèse

45 *QUE soit établie une liaison ferroviaire entre Sainte-Thérèse et Montréal suivant la variante B du projet élaboré par le BAREM et que soient consacrées à cette fin les ressources nécessaires, selon le TABLEAU 5.*

46 *QUE soit maintenue la protection des aires d'aménagement autour des stations prévues du projet du BAREM.*

5. LES SERVICES D'AUTOBUS EXPRESS

47 *QUE la formule du métro-bus soit maintenue, exploitée davantage et étendue aux territoires des banlieues plus éloignées.*

a. Le secteur Repentigny

48 *QUE soit instaurée dans les meilleurs délais une liaison express par autobus entre le secteur de Repentigny et la station Beaugrand de la ligne 1 du métro;*

49 *QUE soient effectuées des études quant à la possibilité de doter éventuellement le quartier Rivière-des-Prairies et les secteurs au-delà de l'extrémité est de l'île de Montréal, d'un système de transport léger sur rail intégré au réseau de métro.*

b. Le secteur Châteauguay

50 *QUE soit instaurée une liaison express par autobus entre le secteur de Châteauguay et la station Angrignon de la ligne 1 du métro;*

51 *QU'en prévision des besoins futurs, les infrastructures ferroviaires existantes soient protégées.*

c. La Rive Sud

52 *QUE des voies réservées aux autobus soient immédiatement mises en place sur le pont Champlain;*

53 *QUE l'emprise ferroviaire désaffectée du Canadien National dans Longueuil soit protégée et utilisée pour fin de transport collectif;*

54 *QU'une voie exclusive aux autobus soit mise en place à l'intérieur de cette emprise et que soient consacrées à cette fin les ressources nécessaires, selon le TABLEAU 5.*

6. LES TAXIS

55 *QUE les commissions de transport considèrent la possibilité de substituer le taxi à l'autobus sur certaines lignes et à certaines heures;*

56 *QUE des postes d'attente soient établis, selon les besoins, aux abords des stations de métro, des gares des trains de banlieue et des terminus d'autobus;*

57 *QUE le gouvernement du Québec s'intéresse davantage au développement d'un véhicule-taxi type adapté aux besoins de toutes les catégories d'usagers.*

C. LES BESOINS SPÉCIAUX (5)

1. LES PIÉTONS

58 *QUE les autorités compétentes considèrent la possibilité de réserver certaines rues aux piétons de façon permanente ou à des heures particulières durant la journée;*

59 *QUE des abris d'autobus soient installés partout où c'est possible de le faire et que les propriétaires des bâtiments commerciaux soient encouragés à installer des écrans protecteurs contre les intempéries (marquises, arcades, etc.);*

60 *QUE des panneaux, avec carte isométrique indiquant l'emplacement de la sortie (métro, réseau souterrain) par rapport au milieu environnant, soient installés aux endroits appropriés.*

2. LE CYCLISME

61 *QUE soit établie une politique générale favorisant le stationnement des bicyclettes aux principaux points de destination (station de métro, gare, édifice public, centre de commerce, etc.);*

62 *QUE les aspects sécurité et confort soient considérés dans l'aménagement des stationnements de bicyclettes;*

63 *QUE les réseaux cyclables existants dans la région métropolitaine soient intégrés en un réseau élargi;*

64 *QUE soit étudiée la possibilité de permettre aux cyclistes de franchir le fleuve Saint-Laurent et la rivière des Prairies sur les ponts existants, notamment sur les ponts Viau, Lachapelle, Pie IX et Jacques-Cartier;*

65 *QUE les besoins des cyclistes soient pris en compte à l'occasion de la réfection de routes et de ponts existants; de même, à l'occasion de la construction de nouvelles infrastructures de transport;*

66 *QUE soit considérée la possibilité d'utiliser comme pistes cyclables les emprises expropriées à d'autres fins et qui sont actuellement libres.*

3. LE TRANSPORT DES HANDICAPÉS

67 *QUE le transport des handicapés soit considéré comme élément intégrant de la politique sociale du gouvernement du Québec;*

68 *QUE d'ici à ce que soit adoptée une politique de financement du transport collectif, le coût du transport des handicapés soit pris à charge par le gouvernement du Québec par le biais d'un programme de subvention ou autrement;*

69 *QUE l'augmentation du service aux handicapés se fasse graduellement, à partir des effectifs et de l'équipement actuellement disponibles, et au rythme de l'accroissement de la demande réelle.*

D. L'ÉTAT DE LA SITUATION (3)

1. LE STATIONNEMENT PRIVÉ ET PUBLIC

70 *QUE les autorités responsables élaborent et adoptent des normes propres à assurer un contrôle plus efficace du stationnement sur rue et hors rue et à décourager l'utilisation abusive de l'automobile en milieu urbain;*

71 *QUE les autorités responsables établissent des terrains de stationnement d'incitation attenants ou à proximité de certaines stations de métro, gares et autres endroits appropriés;*

12 *QUE les autorités responsables voient à ce que la réglementation concernant le stationnement sur rue soit appliquée avec rigueur.*

2. LE BRUIT DE LA CIRCULATION

13 *QUE la ville de Montréal soit mandatée à dresser le bilan de la situation actuelle du bruit engendré par la circulation dans la région à l'étude aux fins de l'élaboration de normes et de mesures de contrôle;*

14 *QU'une campagne d'information menée par les services responsables, soit amorcée afin de sensibiliser les citoyens aux incidences du bruit de la circulation sur leur bien-être et leur environnement et sur la nature des responsabilités qui incombent à chacun;*

15 *QUE des mesures soient prises par les autorités responsables pour:*

- *détourner les véhicules lourds des lieux très fréquentés le jour et des lieux de repos la nuit;*
- *établir des horaires fixes appropriés pour la livraison des marchandises;*
- *éliminer la circulation de transit du centre-ville et des zones réservées exclusivement à l'habitation;*
- *diminuer les arrêts et départs multiples par une meilleure synchronisation des feux et l'application rigoureuse des règlements sur le bruit et le contrôle des vitesses.*

16 *QUE les autorités compétentes considèrent la fermeture de certaines artères à la circulation automobile voire même de certains quadrilatères, notamment l'arrondissement historique.*

3. LA POLLUTION DE L'AIR PAR LA CIRCULATION

77 *QUE le gouvernement du Québec établisse ses propres normes relatives aux polluants atmosphériques et qu'il assume la responsabilité de les faire respecter ou, à défaut d'établir ses propres normes, de faire respecter celles établies par le gouvernement du Canada;*

78 *QUE des mesures soient prises pour réduire le nombre de déplacements en automobile par une incitation dynamique à l'usage du transport collectif;*

79 *QUE la réglementation existante concernant la pollution de l'air par les véhicules automobiles soit appliquée de façon systématique et avec plus de rigueur.*

4. LES ANCIENS RÉSEAUX DE TRANSPORT

80 *QUE les autorités de ville Saint-Laurent soient priées de ne pas disposer et de ne pas utiliser autrement l'ancienne emprise de tramway comprise à l'intérieur des limites de leur municipalité, tant et aussi longtemps qu'il ne sera pas établi qu'elle ne puisse être utilisée pour fin de transport collectif.*

E. LES CARACTÉRISTIQUES ET LES EFFETS DES MOYENS DE TRANSPORT (4)

1. LA QUALITÉ DE LA VIE

81 *QU'une étude aux fins d'évaluer l'impact sur l'environnement et les effets des divers moyens de transport sur la qualité de la vie soit effectuée avant qu'une décision ne soit arrêtée quant au tracé, au choix du mode et au type de construction de chacun des éléments majeurs du réseau de transport.*

2. LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE

82 *QUE des mesures appropriées soient prises pour dissuader l'automobiliste d'utiliser sa voiture particulière en milieu urbain;*

83 *QUE le programme de vérification des véhicules automobiles du ministère des Transports du Québec soit intensifié et comprenne un volet relatif à la consommation d'énergie;*

84 *QUE les programmes d'enseignement soient rendus plus complets en éveillant les nouveaux conducteurs à la nécessité de conserver l'énergie;*

85 *QUE le contrôle de la vitesse sur les routes fasse l'objet d'une surveillance constante et vigilante;*

86 *QUE la vitesse maximale sur les autoroutes soit établie à 100 km/hre.*

F. CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES (4)

87 *QUE tous les éléments des réseaux de transport existants soient, dans la mesure du possible, intégrés physiquement;*

88 *QUE les mesures appropriées soient prises pour réduire l'utilisation de l'automobile en faveur du transport collectif;*

89 *QUE le niveau de service, de confort et l'attrait des services de transport collectif soient augmentés;*

90 *QUE des ensembles de données relatifs au transport des personnes, cohérents entre eux et bâtis à partir de petites zones compatibles avec les grandes zones reconnues, soient créés, mis à jour et rendus accessibles.*

Le président du Comité

HUGUES MORRISSETTE

Les membres du Comité

LEO BEAULIEU

JACQUES GILBERT

LAWRENCE HANIGAN

Montréal, le 31 août 1977.

TABLE DES MATIÈRES

		Page
CHAPITRE 1	**LES ÉTUDES DE BASE**	
	1. Les objectifs	2
	2. La région à l'étude	3
	3. Le choix d'un horizon temporel	8
	4. L'évolution démographique	8
	5. La prévision d'emploi	13
	6. Le statut socio-économique de la population	16
CHAPITRE 2	**LES SCÉNARIOS D'URBANISATION**	
	1. Le choix des scénarios	19
	2. Le scénario tendanciel	20
	3. L'urbanisation concentrée	21
	4. L'urbanisation axiale	22
CHAPITRE 3	**L'ÉTAT DE LA SITUATION**	
	1. Les flux par but et par mode	29
	2. Organismes et réseaux de transport en commun	30
	3. Degré d'utilisation - relation Débit/Capacité	31
	4. Le stationnement privé et public	31
	5. Les accidents de circulation	33
	6. Le bruit de la circulation	34
	7. La pollution de l'air par la circulation	35
	8. Les anciens réseaux de transport	36
CHAPITRE 4	**LES CARACTÉRISTIQUES ET LES EFFETS DES MOYENS DE TRANSPORT**	
	1. Caractéristiques et potentiel de différents modes de transport	39
	2. Les effets des moyens de transport sur la qualité de la vie	40

3. Les effets des moyens de transport sur l'urbanisation 40
4. Les effets des moyens de transport sur la consommation d'énergie 41
5. Les facteurs influant sur la répartition modale 44
6. Les coûts et bénéfices 44
7. Nature et traitement des données 45
8. Potentiel des réseaux et infrastructures 46

CHAPITRE 5 LES BESOINS SPÉCIAUX

1. Les piétons 48
2. Le cyclisme 50
3. Le transport des handicapés 52
4. Le transport scolaire 53

CHAPITRE 6 LES ÉLÉMENTS DU RÉSEAU DE TRANSPORT

1. Les infrastructures autoroutières 55
2. Les artères principales 62
3. Le métro 65
4. Les trains de banlieue 71
5. Les services d'autobus express 76
6. Les taxis 79

CHAPITRE 7 LES RÉFORMES PROPOSÉES

1. Les structures existantes 83
2. La structure proposée 84
3. Le financement du transport collectif 88
4. La tarification 93
5. La législation 96

LISTE DES DOCUMENTS ANNEXES 100

LISTE DES SIGLES

BAREM	Bureau d'aménagement du réseau express de Montréal
BTM	Bureau de transport métropolitain
CONS. EX.	Conseil exécutif
CN	Canadien National
COTREM	Conseil des transports de la région de Montréal
CP	Canadien Pacifique
CTCUM	Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal
CTL	Commission de transport de Laval
CTRM	Comité des transports de la région de Montréal
CTRSM	Commission de transport de la Rive Sud de Montréal
CUM	Communauté urbaine de Montréal
INRS	Institut national de la recherche scientifique
MAM	Ministère des Affaires municipales
MTQ	Ministère des transports du Québec
OPDQ	Office de planification et de développement du Québec
REM	Réseau express de Montréal

LISTE DES CARTES

1	Région du CTRM, secteurs d'analyse (p. 4)
2	Urbanisation, tendances (p. 25)
3	Urbanisation, option concentration 1986 (p. 26)
4	Urbanisation, option axiale 1986 (p. 27)
5	Le réseau autoroutier 1986 (p. 59)
6	Le réseau de transport collectif 1986 (p. 66)
7	Limites administratives proposées (p. 98)

CHAPITRE 1

LES ÉTUDES DE BASE

1. LES OBJECTIFS

Le Comité ne s'est pas limité à identifier les seuls problèmes de transport et à concevoir un réseau propre à satisfaire, au regard des standards d'ordre technique, les besoins en déplacement. Son approche déborde largement ce cadre par trop étroit et prend en compte des facteurs d'ordre social et économique, de protection de l'environnement, de maintien de la qualité de la vie.

Les objectifs généraux qui ont orienté son action dans la recherche des éléments d'une saine politique de transport des personnes s'énoncent comme suit:

- *concevoir un réseau de transport, à l'échelle de la région, propre à satisfaire les besoins de déplacement de la population en tout confort et sécurité, qui respecte le milieu de vie, qui supporte les politiques d'aménagement du territoire, qui favorise le développement économique, qui renforce les tendances désirables;*

- *rechercher, avec l'intégration des réseaux existants, les solutions qui assurent un plus grand choix dans les modes de transport, qui exploitent au maximum le potentiel des infrastructures en place, qui tiennent compte de la capacité de payer des usagers et des pouvoirs publics.*

2. LA RÉGION À L'ÉTUDE

Les limites de la région à l'étude sont essentiellement celles de la "Région métropolitaine de recensement, 1971" à laquelle s'ajoutent le territoire de l'aéroport Mirabel et les villes satellites identifiées par l'Office de planification et de développement du Québec. (1)

Les raisons motivant ce choix sont les suivantes:

- la disponibilité des données statistiques sur cette base;

- la région, telle que circonscrite aux fins du recensement, se fonde sur un concept de transport - les mouvements pendulaires - pertinent à l'étude du Comité (2);

- la région choisie correspond, à peu de choses près, à celle du schéma d'aménagement de l'OPDQ et à la zone urbaine du schéma du ministère des Affaires municipales.

(1) Voir carte no 1 et "Description des secteurs d'analyse de l'agglomération montréalaise et de ses satellites".
(2) F. Ricour-Singh, Statistique Canada.

JOLIETTE
ST JEROME
L'ASSOMPTION
REPENTIGNY
MIRABEL
LACHUTE
LAVAL
MONTREAL
LONGUEUIL
BEAUHARNOIS
VALLEYFIELD
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16

CTRM

comité des transports de la région de Montréal

RÉGION DU CTRM

SECTEURS D'ANALYSE

COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL

1. OUEST
2. CENTRE OUEST
3. SUD OUEST
4. CENTRE
5. EST

COURONNE NORD

6. LAVAL
7. SAINT-EUSTACHE
8. SAINTE-THERESE
9. TERREBONNE

COURONNE SUD

10. VAUDREUIL
11. BEAUHARNOIS
12. CHÂTEAUGUAY
13. LAPRAIRIE
14. SAINT-LAMBERT
15. LONGUEUIL
16. BOUCHERVILLE
17. BELOEIL
18. CHAMBLY

SATELLITES

DESCRIPTION DES SECTEURS D'ANALYSE DU TERRITOIRE DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL

COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL

Ouest	Sainte-Anne-de-Bellevue
	Baie d'Urfé
	Beaconsfield
	Kirkland
	Dollard-des-Ormeaux
	Pointe-Claire
	Dorval et Ile-Dorval
	Pierrefonds
	Roxboro
	Sainte-Geneviève
	Saint-Raphaël de l'Île Bizard
	Senneville
Centre-ouest	Saint-Laurent
	Mont-Royal
	Côte-Saint-Luc
	Hampstead
Sud-ouest	Verdun
	LaSalle
	Lachine
	Saint-Pierre
Centre	Montréal (moins Rivière-des-Prairies)
	Saint-Jean-de-Dieu
	Outremont
	Westmount
	Montréal-Ouest
Est	Rivière-des-Prairies (Montréal)
	Montréal-Nord
	Saint-Léonard
	Anjou
	Montréal-Est
	Pointe-aux-Trembles

COURONNE NORD

Laval: Laval

Saint-Eustache: Saint-Eustache, Deux-Montagnes, Sainte-Marthe-sur-le-lac, Pointe-Calumet

Sainte-Thérèse: Sainte-Thérèse, Boisbriand, Blainville, Rosemère, Lorraine, Bois-des-Filion

Terrebonne: Terrebonne, Saint-Louis-de-Terrebonne, Lachenaie, Mascouche, l'Assomption (ville), l'Assomption (municipalité), l'Epiphanie (ville), l'Epiphanie (municipalité), Repentigny, Charlemagne, Saint-Paul-l'Ermite

COURONNE SUD

Vaudreuil: Pincourt, Ile Perrot, Terrasse-Vaudreuil, Notre-Dame-de-l'Île-Perrot, Pointe-du-Moulin, Dorion, Vaudreuil, Vaudreuil-sur-le-lac, Île-Cadieux, Hudson

Beauharnois: Melocheville, Beauharnois, Maple Grove

Châteauguay: Lery, Châteauguay, Châteauguay-Centre, Mercier, Caughnawaga, Sainte-Catherine d'Alexandrie, Delson, Saint-Constant

Laprairie: Candiac, Laprairie, Brossard, Notre-Dame

Saint-Lambert: Saint-Lambert, Lemoyne, Saint-Hubert, Greenfield Park

Longueuil: Longueuil

Boucherville: Boucherville, Varennes

Beloeil: Saint-Bruno-de-Montarville, Saint-Basile-le-Grand, Beloeil, McMasterville, Saint-Mathieu-de-Beloeil, Saint-Amable, Sainte-Julie, Otterburn Park, Mont-Saint-Hilaire

Chambly: Chambly, Carignan, Marieville, Notre-Dame-du-Bon-Secours, Richelieu, Saint-Mathias, Sainte-Marie-de-Monnoir

SATELLITES

Saint-Jérôme: Saint-Jérôme, Saint-Antoine-des-Laurentides, Lafontaine, Bellefeuille

Joliette: Joliette, Notre-Dame-des-Prairies, Saint-Charles-Borromée, Saint-Pierre

Sorel: Sorel, Saint-Joseph de Sorel, Tracy, Sainte-Anne-de-Sorel

Saint-Hyacinthe: Saint-Hyacinthe, Douville, La Providence, Saint-Joseph, Notre-Dame-de-Saint-Hyacinthe, Saint-Hyacinthe-le-Confesseur, Sainte-Rosalie, Saint-Thomas-d'Aquin

Granby: Granby (ville), Granby (municipalité), Saint-Alphonse

Saint-Jean: Saint-Jean, Iberville, Saint-Luc

Valleyfield: Salaberry-de-Valleyfield, Grande-Ile, Saint-Timothée (village), Saint-Timothée (municipalité).

3. LE CHOIX D'UN HORIZON TEMPOREL

Le Comité a retenu l'année 1986 comme horizon temporel aux fins de prévisions détaillées de population et d'emploi par secteur ou zone d'analyse. L'année 1991 a été retenue pour des projections plus globales.

Les principales raisons invoquées sont les suivantes:

- la concordance de nombre d'études effectuées dans la région de Montréal vers cet objectif temporel constitue une source précieuse de données;

- la période d'intervention souhaitable se situe en deça de cet horizon;

- aucun développement technologique important dans le domaine du transport des personnes n'est prévu avant cette date.

4. L'ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE

A. L'ÉVOLUTION DE 1951 A 1976

Jusqu'à la seconde guerre mondiale, la région s'est urbanisée de façon plutôt concentrée à partir du noyau central de Montréal. Le développement de la couronne suburbaine n'a vraiment commencé à apparaître qu'au début des années cinquante avec les nombreuses naissances d'après-guerre, l'utilisation générale de l'automobile, l'industrialisation intensive en banlieue.

Dans un premier temps, c'est-à-dire durant la période 1951-1961, les banlieues les plus rapprochées du centre-ville ont absorbé le débordement démographique montréalais. (1) Durant cette décennie les secteurs ouest et est de la Communauté urbaine de Montréal et la ville de Laval ont vu leurs populations initiales tripler.

(1) TABLEAU 1.

TABLEAU 1

ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE DE LA RÉGION DE MONTRÉAL

de 1951 à 1976

SECTEUR	1951	1956	1961	1966	1971	1976
Ouest	27,826	51,741	86,524	128,249	152,011	168,290
Centre-Ouest	39,013	66,509	89,974	107,737	115,924	118,201
Sud-Ouest	121,874	137,060	154,646	175,375	198,854	192,268
Centre	1,102,441	1,207,303	1,325,905	1,360,539	1,276,646	1,123,035
Est	29,078	45,040	90,647	151,278	215,708	267,847
COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL	1,320,232	1,507,653	1,747,696	1,923,178	1,959,143	1,869,641
Laval	37,843	69,410	124,741	196,088	228,010	246,243
Saint-Eustache	8,402	13,229	18,463	23,963	30,904	37,414
Sainte-Thérèse	13,382	20,038	27,156	36,173	47,999	56,974
Terrebonne	20,711	26,816	39,130	51,125	64,645	90,150
Couronne nord	80,338	129,493	209,490	307,349	371,558	430,781
Vaudreuil	10,266	15,072	20,446	25,826	28,078	34,057
Beauharnois	8,486	10,076	11,782	12,077	11,430	11,182
Châteauguay	14,074	20,033	32,949	47,232	56,582	64,436
Laprairie	7,572	11,048	14,767	25,979	39,859	56,709
Saint-Lambert	28,964	43,521	56,760	69,126	79,012	95,656
Longueuil	37,767	52,783	64,938	78,120	97,590	122,429
Boucherville	5,481	8,026	12,369	20,318	25,261	31,999
Beloeil	14,293	18,372	28,202	38,672	49,758	70,645
Chambly	11,835	14,155	16,228	23,105	24,937	26,535
Couronne sud	138,738	193,086	258,441	340,455	412,507	513,648
AGGLOMÉRATION (région du recensement 1971)	1,539,308	1,830,232	2,215,627	2,570,982	2,743,208	2,814,070
Saint-Jérôme	21,097	25,498	30,491	34,936	38,016	40,406
Joliette	19,400	21,727	24,462	27,800	29,707	30,457
Sorel	23,168	27,768	30,194	35,394	36,448	37,029
Saint-Hyacinthe	29,856	31,851	36,169	40,329	42,165	43,864
Granby	25,652	30,427	35,720	40,035	39,942	42,297
Saint-Jean	27,558	33,743	39,180	42,566	47,044	50,363
Valleyfield	27,334	29,570	34,699	36,540	37,430	38,500
SATELLITES	174,065	200,584	230,915	257,600	270,752	282,916
TOTAL	1 713,373	2,030,816	2,446,542	2,828,582	3,013,960	3,096,986

Durant la période marquant le ralentissement général de la croissance démographique, c'est-à-dire au cours de la décennie 1961-1971, quelques zones éloignées du centre-ville ont affiché des taux d'augmentation de population plus élevés que la moyenne régionale. Les agglomérations urbaines qui se sont signalées à cet égard sont Laprairie, Boucherville et Beloeil sur la rive sud et Sainte-Thérèse sur la rive nord.

Cette seconde phase de suburbanisation n'a pas neutralisé la première. Bien au contraire, elle s'y est ajoutée et le secteur est de l'île de Montréal de même que Ville de Laval se sont développés eux aussi beaucoup plus rapidement que l'ensemble de la région.

La troisième étape de ce mouvement s'est amorcée à partir de 1971 avec le développement suburbain accéléré de la périphérie des couronnes nord et sud. Depuis, l'espace urbain métropolitain s'étale, s'émiette et déborde sur l'espace régional.

A l'instar de la Communauté urbaine de Montréal, une expansion démographique plus lente caractérise les villes satellites. Deux seules agglomérations satellites, Saint-Jérôme et Saint-Jean, échappent à cette règle; ce sont justement celles dont le tissu urbain est en voie d'être rejoint par la croissance de la métropole.

En chiffres absolus, et sur une période de 25 ans, quelque cent mille habitants à peine se sont ajoutés à l'ensemble formé par les sept villes satellites. La tendance passée de l'évolution de ces villes est d'une grande importance au regard de toute politique d'aménagement régional.

B. LA MÉTHODE DE PRÉVISION

Le Comité a retenu les prévisions établies par l'Office de planification et de développement du Québec à partir des données régionales de l'INRS-Urbanisation. Au moment des travaux du Comité, les données de l'INRS sont apparues les plus fiables parce que son analyse des soldes migratoires s'avérait la plus juste.

Les données régionales de 1981 et de 1986 ont été réparties par zone urbaine selon la méthode allométrique. (1) L'allométrie mesure

(1) Document 2.7.2, page 37, pour l'équation générale.

la croissance d'un élément (ville par exemple) par rapport à celle de l'ensemble dont il fait partie (région en l'occurence). Cette mesure, appelée coefficient allométrique, permet de synthétiser l'évolution démographique d'une zone urbaine par rapport à celle de sa région. Selon que le coefficient est inférieur, égal ou supérieur à l'unité, on en déduit que la zone a cru moins vite, aussi vite ou plus vite que la région.

La croissance de chaque zone urbaine a ainsi été analysée par rapport à celle de la région sur les vingt-cinq dernières années (1951-1976). Une fois établie la relation entre l'évolution de chaque zone et celle de la région, on a projeté la tendance démographique de chacune des zones en regard de la perspective régionale.

Quelques-uns des effectifs bruts ainsi obtenus ont cependant dû être ajustés parce qu'ils n'obéissaient pas au modèle régional et, partant, à l'allométrie. (1) Il s'agissait en fait de neuf zones en perte de vitesse ou dont l'urbanisation, au contraire, se manifestait avec force. Pour ces zones, on a fait des hypothèses particulières par exemple, l'établissement d'un plafond démographique en fonction de l'occupation spatiale.

Les prévisions obtenues à partir de l'analyse allométrique et des quelques ajustements mentionnés plus haut sont celles qui sont utilisées dans le présent chapitre et que le CTRM a retenues dans l'élaboration de son scénario d'urbanisation tendancielle.

C. L'ÉVOLUTION PRÉVUE DE 1976 A 1986

Selon les prévisions démographiques (2) la région de Montréal comptera, en 1986, 3.6 millions d'habitants, soit 52% de la population du Québec. En 1971 et en 1976, les proportions étaient respectivement de 43% et de 50%. C'est dire qu'on prévoit, de 1976 à 1986, un ralentissement de la croissance de Montréal par rapport à celle du reste du Québec, ralentissement dû en grande partie à la baisse de l'exode provincial vers la métropole. On prévoit, d'autre part, que le poids relatif des composantes régionales va continuer à se modifier au profit des zones externes.

(1) Document 2.7.2: Appendice II.
(2) TABLEAU 2.

TABLEAU 2

LA POPULATION PRÉVUE DANS LA RÉGION DE MONTRÉAL

DE 1976 à 1986.

Secteur	1976*	1981	1986	VARIATION % 1976-1986
Ouest	168,290	215,100	250,600	48.9%
Centre-ouest	118,201	132,300	133,100	12.6%
Sud-ouest	192,268	195,000	197,700	2.8%
Centre	1,123,035	1,047,900	990,600	-11.8%
Est	267,847	339,300	418,100	56.1%
COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL	1,869,641	1,929,600	1,990,100	6.4%
Laval	246,243	289,400	318,900	29.5%
Saint-Eustache	37,414	45,300	50,400	34.7%
Sainte-Thérèse	56,974	68,200	75,600	32.7%
Terrebonne	90,150	100,300	112,900	25.2%
COURONNE NORD	430,781	503,200	557,800	29.5%
Vaudreuil	34,057	42,300	46,500	36.5%
Beauharnois	11,182	13,900	14,000	25.2%
Châteauguay	64,436	88,500	102,000	58.3%
Laprairie	56,709	64,700	79,000	39.3%
Saint-Lambert	95,656	113,400	122,300	27.8%
Longueuil	122,429	135,600	145,800	19.1%
Boucherville	31,999	40,900	47,600	48.8%
Beloeil	70,645	86,300	104,000	47.2%
Chambly	26,535	32,400	34,500	30.0%
COURONNE SUD	513,648	618,000	695,700	35.4%
AGGLOMÉRATION (région du recensement de 1971)	2,814,070	3,050,800	3,243,600	15.3%
Saint-Jérôme	40,406	45,000	46,500	15.1%
Joliette	30,457	33,500	33,700	10.7%
Sorel	37,029	42,000	42,300	14.2%
Saint-Hyacinthe	43,864	47,400	47,500	8.3%
Granby	42,297	47,400	47,800	13.0%
Saint-Jean	50,363	54,700	55,600	10.4%
Valleyfield	38,500	42,200	42,100	9.4%
SATELLITES	282,916	312,200	315,500	11.5%
TOTAL	3,096,986	3,363,000	3,559,100	14.9%

* Statistique Canada - Recensement de 1976

La croissance des villes satellites sera un peu plus forte que précédemment, surtout celle de Sorel et Granby. Malgré une légère atténuation de sa croissance, Saint-Jérôme deviendra le satellite le plus dynamique puisque la population de son plus proche concurrent, Saint-Jean, tend à se stabiliser. Les villes les moins dynamiques seront Valleyfield et Saint-Hyacinthe.

Le poids relatif de la couronne suburbaine dans l'ensemble de la région passera de 31% en 1976 à 37% en 1986. La croissance sera plus faible au nord qu'au sud où l'urbanisation massive est plus récente. La croissance des secteurs de Sainte-Thérèse, Saint-Lambert (à cause de Saint-Hubert) et Beloeil s'étend dans un axe d'urbanisation, qui va des Laurentides, aux montérégiennes. De leur côté, Terrebonne et Châteauguay continueront de croître sans réussir à se raccrocher géographiquement au continuum urbain ni à élargir leur assiette économique.

Enfin, la Communauté urbaine de Montréal, avec près de deux millions d'habitants, demeurera, de loin, la sous-région la plus importante. Sa croissance démographique moyenne, très faible, oppose le dépeuplement et la stagnation des secteurs centraux au dynamisme démographique des secteurs extrêmes. Lorsque, après 1986, les secteurs est et ouest de la Communauté commenceront à plafonner, son importance démographique ne dépendra plus que de sa capacité à contenir l'exode vers la banlieue ou de son aptitude à déclencher un mouvement de retour.

5. LA PRÉVISION D'EMPLOI

A. LA RÉGION MÉTROPOLITAINE

La prévision d'emploi pour la région métropolitaine de Montréal a été établie par l'INRS-Urbanisation, en collaboration avec l'Office de planification et de développement du Québec. (1)

(1) Document 2.8 - Prévisions d'emploi dans la région montréalaise - Horizon 1985.

Il se dégage de l'étude effectuée que la structure manufacturière de la région s'est quelque peu modernisée entre 1961 et 1976. Il n'en demeure pas moins que le secteur traditionnel - la triade textile/bonneterie/vêtement - a augmenté sa proportion passant de 27.2% en 1961 à 28.3% en 1976. Selon la prévision, cette proportion continuerait de croître jusqu'en 1985 pour s'établir entre 31% et 37% selon qu'il s'agit du scénario tendanciel ou d'encadrement.

Quant à l'emploi tertiaire son taux annuel moyen, pour la période comprise entre 1971 et 1985, serait respectivement de 3% et 3.3%.

L'étude révèle également un certain mouvement de déconcentration de l'emploi manufacturier de la ville de Montréal vers le reste de la région métropolitaine. Ainsi, en 1961, 73.5% de l'emploi manufacturier total de la région métropolitaine était concentré dans la ville de Montréal. En 1971, ce pourcentage était tombé à 64.9% et, en 1976, à 54.7%. Des 18.8 points perdus par la ville centrale, près de 12 ont été gagnés par le reste du territoire de la Communauté urbaine de Montréal et seulement 7 l'ont été par les couronnes suburbaines nord et sud de la région métropolitaine.

De 1976 à 1985, la part relative de la ville de Montréal dans l'emploi manufacturier de la RMM continuerait de décroître: elle passerait de 54.7% en 1976 à 49.1% selon le scénario tendanciel et à 52.5% selon celui d'encadrement. Mais cette décroissance devrait s'effectuer à un taux annuel moyen nettement inférieur à celui de la période 1961-1976, le processus de déconcentration étant freiné du fait que les deux scénarios accordent un poids accru à la triade textile/bonneterie/vêtement qui est fortement implantée dans la ville de Montréal.

Il n'existe pas, semble-t-il, de lien causal entre la diminution de la population de la ville de Montréal (1) et celle de l'emploi manufacturier cette dernière découlant, selon toute vraisemblance, de l'attrait qu'exercent les parcs industriels de la proche banlieue en raison de leur grande accessibilité par le réseau autoroutier.

(1) TABLEAU 1, secteur centre.

B. LES VILLES SATELLITES

Une comparaison des villes satellites entre elles, du point de vue de la croissance de l'emploi manufacturier, fait ressortir le fait que Sorel et Saint-Jean ont progressé beaucoup plus vite que les autres entre 1961 et 1976.

En ce qui a trait à la modernisation des structures manufacturières, durant la même période, c'est Valleyfield qui vient au premier rang, suivie de Sorel et de Saint-Jean.

Tant pour la croissance que pour la modernisation structurelle, Granby et Saint-Hyacinthe sont les moins dynamiques des sept villes.

Le portrait qui se dégage du point de vue du tertiaire est bien différent de celui que donne l'emploi manufacturier.

Ainsi, la taille du tertiaire varie beaucoup d'une ville à l'autre. Les villes de Saint-Jean, Saint-Hyacinthe et Joliette se placent assez loin devant les quatre autres par leurs effectifs d'emploi tertiaire, tant en 1971 qu'en 1985. On observe aussi une grande stabilité dans le classement des villes entre ces deux années.

D'autre part, si Sorel vient au premier rang pour le volume de l'emploi manufacturier en 1971, il n'occupe que le 5ième rang pour celui de l'emploi tertiaire. Cette ville n'a qu'une faible zone d'influence du point de vue des services publics et privés et elle résiste mal à la concurrence des villes voisines, notamment de celle de Saint-Hyacinthe.

Saint-Jean, par contre, se classe très bien, à la fois au plan du secondaire et à celui du tertiaire, puisqu'elle occupe respectivement les deuxième et premier rangs.

Joliette, qui est au dernier rang des villes satellites pour l'emploi manufacturier, occupe solidement le troisième pour le tertiaire. Cette ville apparaît ainsi sans équivoque comme une petite capitale régionale.

Granby constitue un pôle tertiaire assez faible. Par ailleurs, en guise de compensation, cette ville possède un secondaire relativement fort. Ce n'est pas le cas de Saint-Jérôme ni de Valleyfield dont les secteurs manufacturier et tertiaire sont tous deux relativement faibles.

Les trois villes dont le tertiaire est le plus fort possèdent, chacune, une vocation très précise: Saint-Jean, avec sa base militaire; Saint-Hyacinthe avec ses services institutionnels et son secteur financier; Joliette, avec la gamme de ses services commerciaux, communautaires et personnels.

Les auteurs mettent le lecteur en garde contre l'utilisation inconditionnelle des résultats de l'étude étant donné son caractère heuristique et l'indigence, entre autres facteurs, de données statistiques de base essentielles.

6. LE STATUT SOCIO-ÉCONOMIQUE DE LA POPULATION

L'Office de planification et de développement du Québec a effectué, à la demande du Comité, une analyse socio-économique de la population de la région. (1)

A cette fin, la population de la région a été répartie entre six couloirs ou six sous-régions correspondant grosso modo aux bassins de desserte des axes du réseau express de Montréal. (2)

L'objet de l'étude était à l'effet de cerner les caractéristiques des populations des différents bassins afin de les comparer entre elles au regard du revenu, de l'occupation, du taux de motorisation, de la taille des ménages. Lorsque le profil des populations est connu il devient plus facile d'établir dans quelle mesure leurs besoins sont prioritaires dans l'optique d'une répartition équitable des ressources.

Il ressort de l'étude de l'OPDQ que les populations de banlieues, en général, ont un revenu plus haut et sont de statut professionnel

(1) Document 2.5 - Impact social du REM sur les populations.
(2) Réseau express de Montréal (REM): les lignes des trains de banlieue.

plus élevé que la moyenne de la population. Leur taux de motorisation est également plus élevé et, partant, leur mobilité est plus grande.

L'étude révèle également de grandes disparités en ce qui a trait au statut socio-économique des populations des différents bassins et ce qui apparaît être, de prime abord, des injustices quant aux options qui sont offertes à chacun en termes de mobilité et d'accessibilité.

Les résultats de cette étude auront permis au Comité, avec une meilleure connaissance de l'évolution démographique et de celle de l'emploi, de mieux cerner les besoins en déplacement de la population de la région et d'arrêter des choix propres à les satisfaire.

CHAPITRE 2

LES SCÉNARIOS D'URBANISATION

1. LE CHOIX DES SCÉNARIOS

Dans sa recherche d'un réseau de transport propre à satisfaire les besoins de la population en tout confort et sécurité, le Comité s'est appliqué à chercher une formule "...qui supporte les politiques d'aménagement du territoire, qui favorise le développement économique, qui renforce les tendances désirables". (1)

La dimension aménagement du territoire s'est imposée à l'attention du Comité avec insistance et les besoins en transport ont été évalués en regard de diverses options d'organisation urbaine.

Le Comité a retenu, pour fins d'analyse, trois scénarios d'urbanisation, soit la réalisation pure et simple des tendances, une urbanisation concentrée, une urbanisation orientée vers certains axes de développement.

Le premier scénario reflète dans le temps la politique actuelle de laisser faire; à l'opposé, le deuxième commande l'application de mesures et de contrôles sévères; le dernier offre une solution moins radicale que le précédent mais qui recèle peut-être la solution au problème de l'éparpillement et du développement désordonné de la région.

Les scénarios retenus nous ont été inspirés par les travaux du ministère des Affaires municipales (tendanciel et concentré) et ceux du Bureau de Montréal de l'Office de planification et de développement du Québec (axial). Ils sont présentés à titre indicatif seulement et ils ne sont pas nécessairement cautionnés par ces organismes.

Par le biais de ces hypothèses le Comité cherche à offrir au législateur un choix éclairé entre le probable et le souhaitable.

(1) Les objectifs, chapitre 1.

2. LE SCÉNARIO TENDANCIEL

L'évolution passée et les facteurs influençant les tendances actuelles laissent prévoir que le desserrement et le dépeuplement des secteurs centraux, décelés il y a une dizaine d'années, vont se poursuivre jusqu'en 1986, quoique en s'atténuant légèrement. Au centre-ville, la spécialisation fonctionnelle ira en s'accentuant et on s'attend à ce que l'emploi tertiaire dans la région métropolitaine de Montréal augmente, en dix ans, de 50%. (1) Dans l'est de la Communauté, les pressions démographiques en provenance du centre seront telles qu'on doit s'attendre à un changement marqué de l'occupation du sol au profit de la fonction résidentielle.

Dans les couronnes suburbaines nord et sud, l'éparpillement urbain et le gaspillage du sol qui en résulte iront en s'accentuant. En fait, il est prévu que la superficie urbanisée en 1986 sera de 50% plus étendue qu'en 1976 alors que la population de l'agglomération n'aura augmenté, durant la même période, que de 15%. L'expansion du domaine bâti se fera surtout dans la couronne sud, au détriment des très bonnes terres arables de cette région.

L'urbanisation extensive, telle qu'elle se dessine aujourd'hui, empiètera de façon inconsidérée sur le domaine naturel et elle se traduira par un lourd tribut à payer en raison de l'étendue même des terrains à viabiliser et de la mauvaise rentabilité des équipements urbains. Elle commandera de plus un taux de possession automobile élevé et, par voie de conséquence, la construction de nouvelles autoroutes vite saturées à leur tour.

Il va sans dire que le scénario tendanciel doit être contré par tous les moyens. Si le Comité l'a retenu c'est qu'il s'agit d'une hypothèse fort plausible, qui permet de juger de l'importance des correctifs à apporter et des moyens à mettre en oeuvre pour changer les tendances.

(1) Document 2.8 - Prévisions d'emploi dans la région montréalaise - Horizon 1985.

3. L'URBANISATION CONCENTRÉE

L'urbanisation concentrée se veut une option d'aménagement qui permette de respecter l'environnement, de conserver l'acquis urbain, de doter le territoire urbanisé d'un niveau de service élevé au coût le plus bas à la collectivité.

Pour y parvenir, on compte ranimer les secteurs centraux et interdire le débordement urbain à l'extérieur de leur périphérie immédiate.

La situation du centre de l'île de Montréal est particulièrement critique. Outre LaSalle, aucune municipalité n'affiche un fort dynamisme démographique. Pour réaliser ce scénario il faudra mettre très fortement l'accent sur les mesures propres à contenir l'exode, voire même ramener les populations, avec des programmes de restauration et d'amélioration du niveau des services et de la qualité de la vie. En termes de transport, cette option commande le développement d'un puissant réseau de transport en commun, à mailles serrées et à quadrillage marqué, en raison de la dispersion des multiples déplacements.

En banlieue, cette option favorise l'ouest et l'est de la Communauté, Laval et la Rive Sud comme secteurs d'accueil. A l'extérieur de ce périmètre, l'urbanisation serait complètement gelée à compter de 1980 compte tenu du temps requis pour définir les politiques d'urbanisation, les faire approuver et les mettre en pratique.

En termes de données démographiques, la situation se présente comme suit. Dans tous les secteurs, l'évolution tendancielle se poursuivra jusqu'en 1980. Par après, la croissance sera à peu près nulle à l'extérieur du périmètre d'urbanisation défini plus haut. Elle se poursuivra un peu plus fortement que prévu à Laval où se concentrera la croissance de la couronne nord. Toujours par rapport aux tendances, elle sera un peu moins marquée dans l'ouest et l'est de la Communauté parce que le dépeuplement du centre aura été enrayé et la pression démographique se fera moins pressante. Malgré tout, la croissance de ces deux secteurs demeurera, en chiffres absolus, la plus importante de la région métropolitaine.

Sur la Rive Sud, la forte augmentation de population prévue dans Longueuil et le secteur de Saint-Lambert témoigne d'une volonté ferme de limiter à ces deux seuls secteurs le débordement urbain. On espère ainsi enrayer la dilapidation du patrimoine agricole et, partant, favoriser le développement d'une véritable vie urbaine.

Cependant, l'option concentration commandera des mesures exceptionnellement contraignantes du fait que les tendances à redresser sont très fortes, en particulier celles relatives au dépeuplement du centre et à l'éparpillement en banlieue.

Pour l'ensemble de la collectivité, c'est sans doute l'option préférentielle mais il faudra faire diligence si l'on tient vraiment à ce qu'elle se réalise.

4. L'URBANISATION AXIALE

Tout comme pour l'option précédente, la proposition axiale se fonde sur la nécessité de préserver les terres arables et les sites naturels de grande valeur, de conserver l'acquis physique et social du milieu urbain déjà constitué, d'organiser la croissance de façon à favoriser l'équilibre des fonctions et à rentabiliser les équipements publics. Cette option reconnaît, elle aussi, le poids des forces en présence et les chiffres des populations reproduits au Tableau 3 tiennent compte des tendances jusqu'en 1980, donnant ainsi aux pouvoirs publics le temps d'intervenir.

Le scénario axial se veut un modèle d'urbanisation souple. Tout en reconnaissant la nécessité de renforcer les secteurs centraux, il vise seulement à contenir la population. Et, plutôt que de limiter l'urbanisation à un périmètre défini il oriente le débordement urbain vers des axes préférentiels.

A la périphérie immédiate, soit à l'est et à l'ouest de la Communauté, à Laval et à Longueuil, l'accent est mis sur la consolidation et la densification du domaine bâti. Ce scénario identifie Repentigny et Vaudreuil comme têtes de pont d'un axe de transport est-ouest; aucune contrainte n'est imposée à la croissance démographique qui y est prévue. De même pour Saint-Eustache en raison de l'importance du service ferroviaire actuel.

Au-delà de Laval et de Longueuil, le continuum urbain est contenu dans un axe nord-sud (1) s'étendant de Sainte-Thérèse à Beloeil. Il est à prévoir que les municipalités et secteurs situés le long de cet axe croîtront beaucoup plus rapidement que prévu en raison de la nette amélioration du service de transport.

(1) Nord et sud dans le sens montréalais. Géographiquement, l'axe est réellement orienté nord-ouest/est.

En dehors des axes d'urbanisation, la croissance est gelée à partir de 1980. Il importe donc de délimiter au plus tôt le périmètre de développement des importantes banlieues-dortoir, difficiles à desservir, comme Châteauguay et Terrebonne, et de développer les moyens de les rendre moins dépendantes de Montréal.

Une attention particulière devra être accordée aux villes satellites afin qu'elles puissent développer leur potentiel et augmenter leur autonomie économiques.

L'option axiale est moins contraignante, plus souple et plus réaliste que l'option concentration. Elle offre une solution de rechange qui permet d'éviter, si l'option précédente s'avère trop difficile d'application, de devoir abandonner la région à l'urbanisation sauvage.

LA POPULATION DE LA RÉGION MONTRÉALAISE
SELON DIVERS SCÉNARIOS D'URBANISATION.

Secteur	1976	1981	1986		
		Tendanciel	Tendanciel	Concentré	Axial
Ouest	168,290	215,100	250,600	235,000	250,000
Centre-ouest	118,201	132,300	133,100	140,000	135,000
Sud-ouest	192,268	195,000	197,700	210,000	200,000
Centre	1,123,035	1,047,900	990,600	1,100,000	1,025,000
Est	267,847	339,300	418,100	375,000	400,000
COMMUNAUTÉ URBAINE	1,869,641	1,929,600	1,990,100	2,060,000	2,010,000
Laval	246,243	289,400	318,900	320,000	328,400
Saint-Eustache	37,414	45,300	50,400	42,000	50,400
Sainte-Thérèse	56,974	68,200	75,600	65,000	83,200
Terrebonne	90,150	100,300	112,900	98,000	103,000
COURONNE NORD	430,781	503,200	557,800	525,000	565,000
Vaudreuil	34,057	42,300	46,500	40,000	46,500
Beauharnois*	11,182	13,900	14,000	13,000	13,000
Châteauguay	64,436	88,500	102,000	80,000	80,000
Laprairie	56,709	64,700	79,000	62,000	62,000
Saint-Lambert	95,656	113,400	122,300	143,100	134,500
Longueuil	122,429	135,600	145,800	170,500	150,200
Boucherville	31,999	40,900	47,600	38,000	38,000
Beloeil	70,645	86,300	104,000	82,000	114,400
Chambly*	26,535	32,400	34,500	30,000	30,000
COURONNE SUD	513,648	618,000	695,700	658,600	668,600
AGGLOMÉRATION (région du recensement de 1971)	2,814,070	3,050,800	3,243,600	3,243,600	3,243,600
Saint-Jérôme	40,406	45,000	46,500	Idem	Idem
Joliette	30,457	33,500	33,700	"	"
Sorel	37,029	42,000	42,300	"	"
Saint-Hyacinthe	43,864	47,400	47,500	"	"
Granby	42,297	47,400	47,800	"	"
Saint-Jean	50,363	54,700	55,600	"	"
Valleyfield	38,500	42,200	42,100	"	"
SATELLITES	282,916	312,200	315,500	Idem	Idem
TOTAL	3,096,986	3,363,000	3,559,100	3,559,100	3,559,100

*Ce secteur ne se trouve pas dans les tableaux du Document 2.7.1 — Evolution et perspectives démographiques des agglomérations de la région de Montréal, 1951-1971-1986. Il a été ajouté ici parce qu'il appartient à la région de recensement de 1971 et par conséquent, à la région d'étude du CTRM.

ST JEROME
MIRABEL
LAVAL
MONTREAL
LONGUEUIL
DORION

CTRM

comité des transports
de la région de Montréal

URBANISATION

TENDANCES

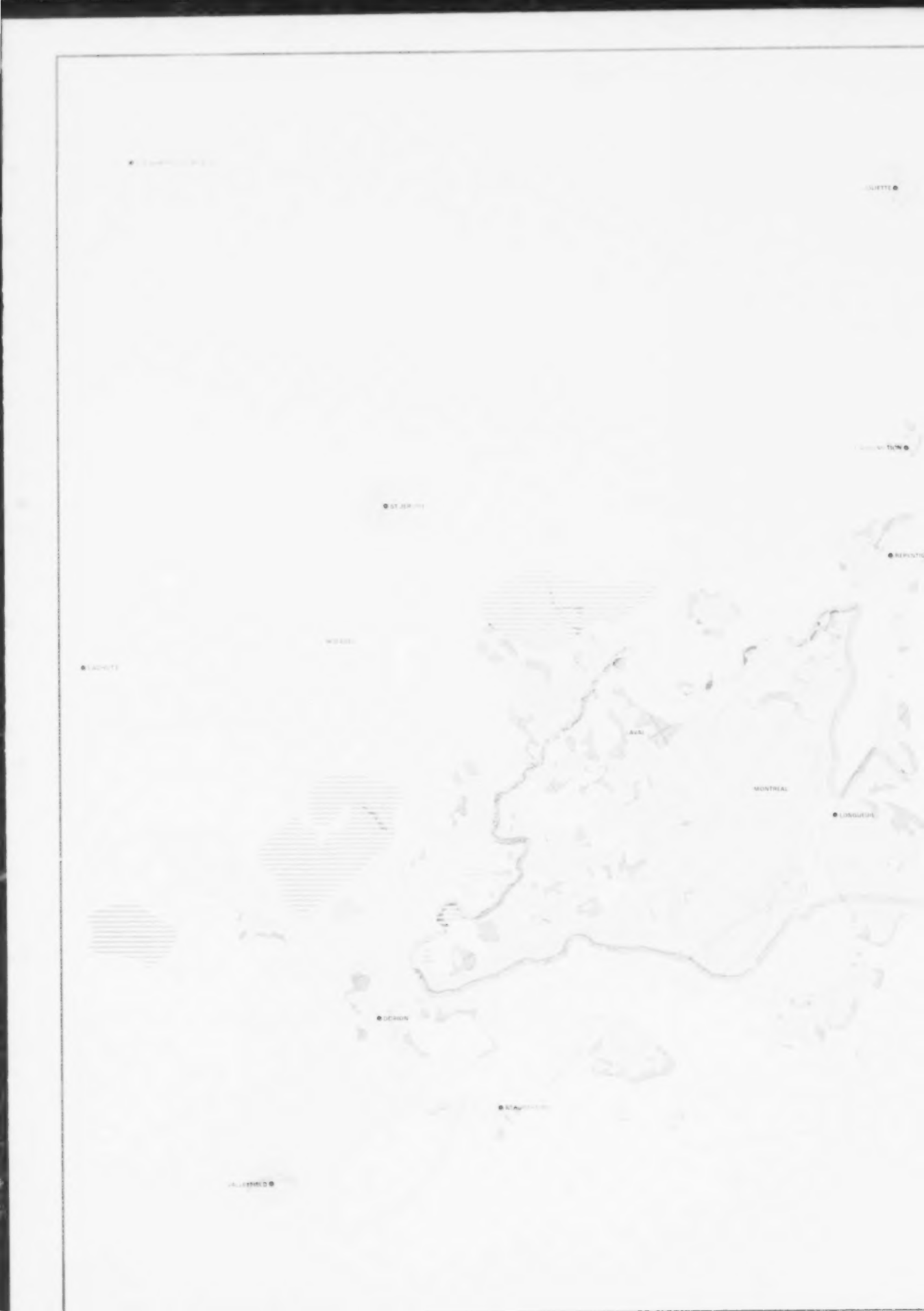
TERRAIN URBANISE

1971

1975

1981

VILLE SATELLITE


MONTREAL

CTRM

comité des transports
de la région de Montréal

URBANISATION

OPTION CONCENTRATION 1986

CTRM

comité des transports
de la région de Montréal

URBANISATION

OPTION AXIALE
1986

URBANISATION 1976

URBANISATION DE 1976 À 1986

PÉRIMÈTRE D'URBANISATION
DE 1986 À 1996

SITE À PROTÉGER

VILLE SATELLITE

CHAPITRE 3

L'ÉTAT DE LA SITUATION

L'objet du présent chapitre est de faire la lumière sur la situation du transport des personnes dans la région de Montréal

Les résultats des études les plus pertinentes effectuées pour le compte du Comité sont livrés sous forme de résumé. Les textes sont limités à la portion congrue.

1. LES FLUX PAR BUT ET PAR MODE (1)

Cette étude n'est rien d'autre qu'un essai descriptif de la mobilité des montréalais et de leurs habitudes de déplacements. Elle vise à préciser la nature de la demande en transport par le biais des résultats des enquêtes origine-destination menées dans la région.

Elle n'est pas une analyse quantitative basée sur des travaux d'interprétation statistique, non plus qu'une analyse détaillée de résultats découlant de l'utilisation d'un modèle, mais bien une synthèse ou, si on veut, un constat des principales caractéristiques qui permettent d'apprécier le comportement de la population en matière de déplacements.

Les principales données utilisées viennent des résultats des enquêtes origine-destination de 1970 et 1974 menées par la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal.

(1) Document 4.1.1.

Seuls les déplacements sur le territoire défini par la CTCUM ont été pris en compte; les autres représentent un volume négligeable comparativement au volume des déplacements sur le seul territoire de l'Île de Montréal.

Il n'est pas commode, non plus que vraiment utile aux fins du présent rapport, de livrer intégralement la masse de chiffres que recèle ce document. Il suffit, croyons nous de rappeler que:

- en période de pointe, 530,000 déplacements se font par transport en commun;
- 10,000 déplacements en transport en commun, émanant de la Rive Sud, se destinent vers Montréal comparativement à 55,000 en automobile;
- les déplacements en provenance de la Rive Nord et de Laval sont du même ordre de grandeur;
- 6,000 déplacements, sur un total de 60,000 déplacements motorisés, se font par autobus à l'intérieur des banlieues riveraines de l'Île de Montréal;
- 125,000 déplacements en transport en commun, comparativement à 75,000 en automobile, se destinent quotidiennement au centre-ville;
- par moins de 28,000 déplacements, en seule pointe du matin, dont la destination est le centre-ville, proviennent de zones qui sont déjà très bien desservies par transport en commun.

2. ORGANISMES ET RÉSEAUX DE TRANSPORT EN COMMUN (1)

L'objet de cette étude était de dresser un inventaire des organismes publics et privés de transport collectif urbain et interurbain, de

(1) Document 4.2.1.

décrire les réseaux opérés par chacun, d'identifier certains problèmes relatifs à l'interconnexion des réseaux: double tarification, non concordance des horaires, etc.

L'étude aura révélé du même coup de grandes disparités dans les niveaux de service, les coûts de transport individuel et l'absence quasi complète de concertation entre les différents transporteurs.

3. DEGRÉ D'UTILISATION — RELATION DÉBIT / CAPACITÉ (1)

Cette étude ne comporte en soi aucune recommandation.

Il s'agit essentiellement d'une étude descriptive qui permet, dans un premier temps, à l'aide de tableaux, de comparer les débits de circulation enregistrés sur le réseau routier, principalement aux heures de pointe du matin et du soir, avec les capacités théoriques propres à chaque composante du réseau. Des cartes synthèses permettent de discerner les principaux points de congestion.

L'étude porte également sur l'utilisation qui est faite du transport collectif: métro, train, autobus. Elle permet ainsi d'évaluer le rapport débit/capacité propre à ces modes de transport et d'établir les taux d'utilisation de chacun.

4. LE STATIONNEMENT PRIVÉ ET PUBLIC (2)

Le transport collectif en milieu urbain demeure la solution la plus avantageuse en ce qui concerne la mobilité des personnes, la protection de l'environnement, le maintien de la qualité de la vie, la conservation de l'énergie.

Néanmoins, le transport en commun ne saurait à lui seul satisfaire les exigences et les besoins de toute la population dont une partie, par choix ou par obligation, s'en remet au transport par automobile.

(1) Document 4.2.4.1
(2) Document 4.2.6

C'est ainsi que le centre-ville de Montréal subit quotidiennement l'assaut de près de 100,000 véhicules avec tout ce que cela comporte de désavantages: encombrement des rues, bruit de la circulation, pollution de l'air, agression visuelle, en plus de commander l'occupation de la voie publique et des espaces libres pour fins de stationnement. Cette dernière exigence a entrainé la démolition de multiples bâtiments et altéré la qualité du milieu de vie.

Il n'existe pas pour le centre-ville de Montréal, et encore moins pour le reste de la région, de politique cohérente de stationnement exception faite de quelques dispositions des règlements de zonage et du contrôle, plus ou moins exercé, du stationnement sur rue.

Le stationnement, relève exclusivement des autorités locales. Il importe donc, en l'absence d'une juridiction unique, que les autorités responsables supportent la politique du gouvernement du Québec en matière de transport des personnes en adoptant des mesures qui favorisent l'utilisation des transports collectifs plutôt que la voiture particulière.

Ces mesures devraient tendre à réduire le nombre de places de stationnement disponibles,à augmenter le coût de celui-ci et, généralement, à rendre l'accès au centre-ville plus difficile pour l'automobiliste.

De même, les banlieusards pourraient être encouragés à laisser leur automobile sur des terrains de stationnement attenants à certaines stations de métro ou gares des trains de banlieue.

Enfin, une application plus rigoureuse au centre-ville des règlements concernant le stationnement sur rue serait salutaire.

En conséquence, il est recommandé:

QUE les autorités responsables élaborent et adoptent des normes propres à assurer un contrôle plus efficace du stationnement sur rue et hors rue et à décourager l'utilisation abusive de l'automobile en milieu urbain;

QUE les autorités responsables établissent des terrains de stationnement d'incitation attenants ou à proximité de certaines stations de métro, gares et autres endroits appropriés;

QUE les autorités responsables voient à ce que la réglementation concernant le stationnement sur rue soit appliquée avec rigueur.

5. LES ACCIDENTS DE CIRCULATION (1)

L'étude effectuée par le Service de la circulation du ministère des Transports du Québec avait pour objet d'identifier les plus importants points de concentration d'accidents sur le réseau routier. Elle n'a porté que sur les routes faisant l'objet d'une surveillance de la part de la Sûreté du Québec et les données utilisées couvrent une période de trois ans seulement.

Les résultats de l'étude révèlent que sur les 31 sections d'autoroutes les plus dangeureuses au Québec, 28 sont localisées dans la région de Montréal. Les 10 échangeurs les plus dangereux sont également situés dans la région de Montréal.

"Si l'erreur humaine est la cause de nombreux accidents, la route, comme le signale monsieur H.L. Anderson du Federal Highway Administration, a certainement un effet majeur sur ces erreurs puisque les programmes d'améliorations routières ont donné plus de résultats tangibles que toutes les campagnes de sécurité visant les conducteurs et les véhicules réunis."

Certains correctifs ont déjà été apportés mais il reste beaucoup à faire compte tenu que le réseau routier métropolitain est le plus ancien de la province et que la circulation automobile y est la plus dense.

C'est pourquoi il est recommandé; au chapitre 6 du présent rapport, sous le titre: LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES:

"QUE soient réalisées les mesures envisagées par le ministère des Transports pour l'amélioration de la sécurité et de l'opération du réseau."

(1) Document 4.2.8

6. LE BRUIT DE LA CIRCULATION (1)

Les problèmes liés à la mobilité en milieu urbain deviennent de plus en plus critiques et les diverses options de transport offertes ont, à des degrés différents, des incidences sur l'environnement, la qualité de la vie et, par voie de conséquence, sur le bien-être de l'homme.

Entre autres, le bruit engendré par la circulation devient de plus en plus envahissant dans le temps et l'espace; il agresse sauvagement l'individu et ses effets, encore mal connus, sont d'ordre physiologique, psychologique et socio-économique.

Or, contrairement aux mesures appliquées pour le contrôle de la qualité de l'air et des eaux, cette forme de pollution n'a fait l'objet, à ce jour, que d'interventions ponctuelles. A cet égard, la ville de Montréal a fait oeuvre de pionnier avec l'adoption d'un règlement sur le bruit et son exemple suscite l'émulation.

En conséquence, il est recommandé:

QUE la ville de Montréal soit mandatée à dresser le bilan de la situation actuelle du bruit engendré par la circulation dans la région à l'étude aux fins de l'élaboration de normes et de mesures de contrôle;

QU'une campagne d'information, menée par les services responsables, soit amorcée afin de sensibiliser les citoyens aux incidences du bruit de la circulation sur leur bien-être et leur environnement et sur la nature des responsabilités qui incombent à chacun;

QUE des mesures soient prises par les autorités responsables pour:

- *détourner les véhicules lourds des lieux très fréquentés le jour et des lieux de repos la nuit;*

(1) Document 4.2.9

. *établir des horaires fixes appropriés pour la livraison des marchandises;*

. *éliminer la circulation de transit du centre-ville et des zones réservées exclusivement à l'habitation;*

. *diminuer les arrêts et départs multiples par une meilleure synchronisation des feux et l'application rigoureuse des règlements sur le bruit et le contrôle des vitesses;* (1)

QUE les autorités compétentes considèrent la fermeture de certaines artères à la circulation automobile voire même de certains quadrilatères, notamment l'arrondissement historique.

7. LA POLLUTION DE L'AIR PAR LA CIRCULATION (2)

La relation de cause à effet entre la circulation automobile et la pollution de l'air a été clairement démontrée par de nombreux organismes chargés du contrôle de la qualité de l'air.

Entre autres gaz et substances toxiques produits par le moteur à essence, la circulation automobile est directement responsable de la majeure partie du monoxyde de carbone décelé dans l'air; elle est également la principale source de pollution par le plomb. Dans les deux cas, il y a danger pour la santé de l'homme.

Or, même si la Communauté urbaine de Montréal mène avec succès la lutte contre la pollution de l'air en général, il reste que ses interventions, en ce qui concerne la pollution de l'air par les véhicules, constituent une bien faible contribution au maintien de la qualité de l'air.

De plus, ses efforts sont annulés en grande partie du fait que le gouvernement du Québec n'a pas encore établi de normes relatives aux

(1) Cette mesure aurait pour effet de réduire également le niveau de pollution dû aux émanations des véhicules automobiles.
(2) Document 4.2.10.

polluants atmosphériques et qu'aucun organisme, municipal ou autre, n'est responsable du contrôle des systèmes antipollution et du respect des normes fédérales.

En conséquence, il est recommandé:

QUE le gouvernement du Québec établisse ses propres normes relatives aux polluants atmosphériques et qu'il assume la responsabilité de les faire respecter ou, à défaut d'établir ses propres normes, de faire respecter celles établies par le gouvernement du Canada;

QUE des mesures soient prises pour réduire le nombre de déplacements en automobile par une incitation dynamique à l'usage du transport collectif;

QUE la réglementation existante concernant la pollution de l'air par les véhicules automobiles soit appliquée de façon systématique et avec plus de rigueur.

8. LES ANCIENS RESEAUX DE TRANSPORT (1)

Il y a quelques décennies - à l'âge d'or du tramway - l'île de Montréal était sillonnée de corridors de transport en commun qui s'étendaient sur de grandes distances.

Au fil des années, le tramway a été supplanté par l'autobus et, avec l'avènement de la vague d'expansion urbaine, des autoroutes et du métro, ces corridors ont été désaffectés et cédés, pour la plupart, aux municipalités qu'ils traversaient.

De cet ancien réseau, il ne reste qu'un tronçon de quelque 8,200 pieds,

(1) Document 4.2.11.

propriété de ville Saint-Laurent, qui pourrait, au besoin, servir pour l'implantation en site propre d'une ligne d'autobus en rabattement sur une station de métro.

En conséquence, il est recommandé:

> *QUE les autorités de ville Saint-Laurent soient priées de ne pas disposer et de ne pas utiliser autrement l'ancienne emprise de tramway comprise à l'intérieur des limites de leur municipalité, tant et aussi longtemps qu'il ne sera pas établi qu'elle ne puisse être utilisée pour fin de transport collectif.*

CHAPITRE 4

LES CARACTÉRISTIQUES ET LES EFFETS DES MOYENS DE TRANSPORT

Le présent chapitre traite des caractéristiques de différents modes de transport, du potentiel des réseaux et infrastructures existants, des facteurs influant sur la répartition modale, de la relation coûts/bénéfices du transport collectif, des effets des moyens de transport sur la qualité de la vie, l'urbanisation, la consommation d'énergie.

Tout comme pour le chapitre qui précède, le Comité ne livre que la portion congrue des études effectuées sous ces différents titres et il n'a retenu que les recommandations les plus pertinentes à son mandat.

1. CARACTÉRISTIQUES ET POTENTIEL DE DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT (1)

Cette étude avait pour objet de dresser un inventaire des divers moyens et modes de transport existants et d'évaluer les avantages et inconvénients inhérents à chacun.

L'étude s'est limitée à l'examen et à la description des seuls modes de transport actuellement disponibles et dont la fiabilité et l'efficacité ont été largement démontrées.

Elle s'attache surtout à faire ressortir les caractéristiques techniques propres aux divers modes, les paramètres d'opération et les coûts.

(1) Document 5.1.

2. LES EFFETS DES MOYENS DE TRANSPORT SUR LA QUALITÉ DE LA VIE (1)

Au regard des objectifs du Comité, la mobilité des personnes s'impose comme objectif premier. Or, cette mobilité commande la mise en place d'un réseau de transport dont chacun des éléments constituants (autoroute, métro, train de banlieue, etc) est susceptible d'altérer la qualité de l'environnement et, partant, la qualité de la vie.

En conséquence, il est recommandé:

> *QU'une étude aux fins d'évaluer l'impact sur l'environnement et les effets des divers moyens de transport sur la qualité de la vie soit effectuée avant qu'une décision ne soit arrêtée quant au tracé, au choix du mode et au type de construction de chacun des éléments majeurs du réseau de transport.*

3. LES EFFETS DES MOYENS DE TRANSPORT SUR L'URBANISATION (2)

Il existe une relation causale certaine entre l'élargissement du réseau autoroutier et l'éparpillement urbain dans la région de Montréal. A cet égard, Montréal ne fait pas exception à ce qui est devenu règle générale pour les grandes agglomérations urbaines, sur le continent nord-américain tout au moins.

Personne ne met plus en doute que le réseau autoroutier a ouvert de vastes territoires à l'urbanisation et qu'il a exigé un lourd tribut. Une étude récente du ministère des Affaires municipales (3) est particulièrement éloquente à ce sujet.

(1) Document 5.2.2.
(2) Document 5.2.3.
(3) L'urbanisation dans la conurbation montréalaise, 1977.

D'autre part, même si, à l'origine, ils ont contribué au développement des municipalités qu'ils traversaient, les trains de banlieue n'ont pas eu un effet aussi déterminant que les autoroutes sur l'urbanisation de la région. Cela s'explique en partie du fait que le train de banlieue est captif d'un parcours spécifique et qu'il ne répond pas en plus à tous les besoins en déplacement en raison d'horaires fixes et d'un faible niveau de service. Il n'offre pas la même mobilité non plus que le même niveau de confort que la voiture particulière.

Quant au métro il n'a pas eu, à Montréal, jusqu'à maintenant, d'impact majeur sur la structure urbaine et l'orientation de sa croissance. Néanmoins, il demeure, de loin, le mode de transport le plus efficace et le plus discret en milieu urbain.

En regard du scénario d'urbanisation concentrée (1) suggéré par les études du ministère des Affaires municipales il est appelé à jouer un rôle de premier plan dans l'orientation du développement de la région montréalaise.

4. LES EFFETS DES MOYENS DE TRANSPORT SUR LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE (2)

Au Québec les transports accaparent le quart de l'énergie et plus du tiers des produits pétroliers. Dans la région de Montréal, la voiture particulière consomme à elle seule près des deux tiers de toute l'énergie consacrée au Québec aux déplacements urbains par automobile. C'est là un élément important du bilan énergétique et l'un des secteurs ou les économies les plus appréciables peuvent être réalisées.

Suite à la crise de l'énergie, le gouvernement américain a édicté des normes visant à réduire progressivement la consommation de l'essence; elles portent principalement sur le poids des véhicules et l'amélioration du rendement du moteur à combustion. Toutefois, ces mesures sont très diluées dans le temps et, à plus long terme, on doit envisager la possibilité d'innovations technologiques majeures dans le secteur des transports.

(1) Cf. Chapitre 2.
(2) Document 5.2.4.

La preuve n'est plus à faire que de tous les moyens de transport utilisés en milieu urbain pour le déplacement des personnes, le transport par automobile est de loin celui qui consomme le plus d'énergie. Néanmoins, les économies d'énergie réalisées avec le transport en commun ne sont pas aussi importantes qu'on l'imagine au premier abord en raison de l'obligation de maintenir un certain niveau de service durant les heures creuses et dans les secteurs éloignés. L'avantage du transport en commun sur la voiture particulière dépend largement d'une augmentation de l'achalandage et, partant, de l'attrait qu'il exerce sur la clientèle.

En conséquence, il est recommandé:

QUE des mesures appropriées soient prises pour dissuader l'automobiliste d'utiliser sa voiture particulière en milieu urbain.

A défaut de pouvoir compter à court terme sur un changement modal important, il reste que des économies substantielles d'essence peuvent être réalisées au seul chapitre de l'entretien des voitures particulières.

En conséquence, il est recommandé:

QUE le programme de vérification des véhicules automobiles du ministère des Transports du Québec soit intensifié et comprenne un volet relatif à la consommation d'énergie.

Il en est de même au chapitre de l'opération des véhicules où un train complet de mesures peuvent être prises allant du contrôle de la vitesse à la concentration du développement urbain et à l'étalement des heures de travail. Quelques unes tiennent à la fois de l'objectif de conserver l'énergie et du souci de sécurité routière. Parmi ces dernières, deux mesures peuvent s'exprimer sous forme de recommandations d'ordre général; l'une concerne les programmes d'enseignement et l'autre la surveillance des routes.

En conséquence, il est recommandé:

QUE les programmes d'enseignement soient rendus plus complets en éveillant les nouveaux conducteurs à la nécessité de conserver l'énergie;

QUE le contrôle de la vitesse sur les routes fasse l'objet d'une surveillance constante et vigilante.

Il est bien établi que la consommation d'essence augmente avec la vitesse en raison de la résistance accrue de l'air. Or, sur nombre d'autoroutes de la région de Montréal la vitesse permise est de 70 milles à l'heure (112 km/heure). Tant pour des raisons de sécurité routière que pour fin de conservation de l'énergie il y aurait avantage à réduire cette vitesse.

En conséquence, il est recommandé:

QUE la vitesse maximale sur les autoroutes soit établie à 100 km/heure.

Les nombreux arrêts et départs causés par la congestion et la mauvaise synchronisation des feux sont aussi une source de gaspillage d'énergie. Pour d'autres motifs tout aussi importants il est recommandé au chapitre 3 du présent rapport, de prendre les mesures qui s'imposent.

Il existe également nombre d'autres mesures qui, sans faire l'objet de recommandations précises, sont propres à assurer la conservation de l'énergie. Entre autres, la marche et l'usage généralisé de la bicyclette.

De même, les virages à droite sur feu rouge, le co-voiturage, les voies réservées aux autobus, les programmes de regroupement, les stationnements d'incitation, sont autant de mesures générales, ou pouvant faire l'objet d'interventions spécifiques, qui sont de nature à permettre de réaliser des économies d'énergie.

Au chapitre de la relation qui existe entre la forme de développement urbain et la consommation d'énergie dans les transports, il ressort que cette dernière augmente rapidement avec la baisse de densité. Une augmentation de densité, même légère, se traduirait par une importante

économie d'énergie et, à cet égard, il importe de contenir l'urbanisation et de réduire du même coup la nécessité des déplacements.

Enfin, une attention particulière devrait être accordée aux possibilités qu'offrent l'étalement des heures de travail et la réduction du nombre de jours de travail.

5. LES FACTEURS INFLUANT SUR LA RÉPARTITION MODALE (1)

L'étude a porté essentiellement sur les mesures propres à infléchir la répartition modale en faveur des transports collectifs.

Ces mesures ont été regroupées en deux catégories, soit celle des interventions à caractère incitatif et celle des moyens coercitifs.

L'étude s'en réfère également à différentes enquêtes menées auprès des résidents de la région de Montréal, à l'avis de spécialistes en transport de réputation internationale, à l'expérience vécue ailleurs.

Elle se complète avec une analyse d'impact de différentes mesures.

Les recommandations spécifiques qui en découlent se retrouvent toutes, sous une forme ou sous une autre, parmi les recommandations retenues sous d'autres titres et regroupées dans le recueil des recommandations en début d'ouvrage.

6. LES COÛTS ET BÉNÉFICES (2)

Cette étude avait pour objet de cerner les principaux problèmes reliés au processus décisionnel relatif à l'établissement d'une politique de transport urbain et d'identifier les facteurs déterminants dans la modification de la structure des coûts/bénéfices.

(1) Document 5.3.1
(2) Document 5.3.2.

En conclusion, l'auteur soumet qu'il est prudent de ne pas clamer trop haut les avantages d'un mode en particulier et que, de toute façon, chacun justifie sa place dans un système de transport intégré.

Il est onéreux pour le moins, sinon futile, de s'acharner à vouloir quantifier et à opposer continuellement les coûts et les bénéfices inhérents aux divers modes de transport. Cela ne mène, semble-t-il, qu'à des débats stériles entre partisans et adversaires d'un mode particulier.

Tout comme pour l'étude sur les facteurs influant sur la répartition modale, les recommandations qui se dégagent du texte se retrouvent ailleurs dans le présent rapport.

7. NATURE ET TRAITEMENT DES DONNÉES (1)

Il existe à Montréal plusieurs ensembles de données sur les réseaux de transport, les déplacements, les caractéristiques socio-économiques des voyageurs et les activités qui engendrent les déplacements. Malheureusement, ces ensembles ne sont pas en général recueillis sur une base uniforme, suffisamment complets, gardés à jour et facilement accessibles.

Cet état de choses n'est pas sans causer de sérieux ennuis et compliquer singulièrement la tâche des utilisateurs de ces ensembles de données.

En conséquence, il est recommandé:

> *QUE des ensembles de données relatifs au transport des personnes, cohérents entre eux et bâtis à partir de petites zones compatibles avec les grandes zones reconnues, soient créés, mis à jour et rendus accessibles.*

(1) Document 5.3.3.

8. POTENTIEL DES RÉSEAUX ET INFRASTRUCTURES (1)

Malgré un élargissement important du réseau routier au cours de la dernière décennie, la congestion de la circulation, à certaines heures et en divers points du réseau, persiste et va même en augmentant.

Il appert que la solution à ce problème ne réside pas tant dans l'addition de nouvelles infrastructures routières - la capacité du réseau n'est pas épuisée - qu'en une utilisation plus rationnelle de ces dernières.

Il en est de même pour les systèmes de transport collectif qui, malgré l'avènement du métro, d'une amélioration sensible du niveau de service dans certains cas et d'une publicité bien orchestrée, ne réussissent pas à infléchir le choix modal en leur faveur et pourraient acceuillir une clientèle beaucoup plus importante.

Il se dégage de l'analyse du potentiel des réseaux et infrastructures existants que tous les éléments du réseau de transport sont, à différents degrés, sous-utilisés. Aux fins d'une meilleure utilisation il importe de répartir plus équitablement les infrastructures en fonction des besoins et eu égard aux objectifs retenus. Diverses mesures visant à améliorer le transport s'inscrivent d'elles-mêmes dans une politique générale de transport des personnes.

En conséquence, il est recommandé:

QUE tout les éléments des réseaux de transport existants soient, dans la mesure du possible, intégrés physiquement;

QUE les mesures appropriées soient prises pour réduire l'utilisation de l'automobile en faveur du transport collectif;

QUE le niveau de service, de confort et l'attrait des services de transport collectif soient augmentés.

(1) Document 5.4.

CHAPITRE 5

LES BESOINS SPÉCIAUX

Dans le présent chapitre il est question des besoins particuliers aux piétons, aux cyclistes, aux handicapés et aux usagers des transports scolaires.

1. LES PIÉTONS (1)

En milieu urbain, le piéton est exposé à une multitude de dangers et de désagréments de toutes sortes et il doit disputer son espace vital à l'automobile. Pourtant, la marche est un excellent exercice qu'il importe d'encourager et qui permet en plus, pour de courts trajets en ville, de réaliser des économies de temps et même d'énergie en effectuant ces déplacements à pied plutôt qu'en taxi, par exemple.

Pour remédier à la situation à laquelle le piéton est confronté, diverses solutions d'ordre physique, technique et technologique ont été éprouvées avec succès. Entre autres, notamment en Europe de l'ouest, des rues, des quadrilatères et parfois même des arrondissements entiers ont été réservés en exclusivité aux piétons. A cet égard, la ville de Montréal compte déjà un réseau de voies piétonnes souterrain fort impressionnant, mais la situation, en surface, est par ailleurs déplorable.

En conséquence, il est recommandé:

(1) Document 6.2.1.

QUE les autorités compétentes considèrent la possibilité de réserver certaines rues aux piétons de façon permanente ou à des heures particulières durant la journée.

A l'étude des divers éléments qui concernent la sécurité du piéton, il ressort qu'il est continuellement exposé, en milieu urbain plus particulièrement, à de graves dangers, voire même à perdre la vie. Trop souvent, quand ce n'est la faute de l'automobiliste, il en est le premier responsable.

L'ignorance des droits et devoirs respectifs du piéton et de l'automobiliste, ajoutée à la profusion des signaux et à la tolérance des responsables de l'application des règlements, créent une situation qui laisse bien peu d'espoir au piéton de jamais pouvoir revendiquer la ville en son nom propre.

Le Comité estime, sans devoir en faire des recommandations précises, qu'il y a lieu de promouvoir des campagnes quant aux droits et devoirs respectifs des piétons et des automobilistes, d'appliquer plus rigoureusement les règlements existants, de revoir complètement la signalisation et les règlements concernant le stationnement.

Sous l'aspect confort, la plupart des réseaux piétons existants sont en deçà des normes acceptables et ils indisposent le piéton de diverses façons. De même, trop peu d'attention est accordée à la protection du piéton contre les intempéries.

En conséquence, il est recommandé:

QUE des abris d'autobus soient installés partout où c'est possible de le faire et que les propriétaires des bâtiments commerciaux soient encouragés à installer des écrans protecteurs contre les intempéries (marquises, arcades, etc.).

Quant à l'efficacité des réseaux piétons,elle laisse grandement à désirer et il a été constaté qu'il y avait place là aussi pour une nette amélioration, plus particulièrement en ce qui concerne la lisibilité des réseaux et l'ouverture des réseaux souterrains sur l'extérieur.

En conséquence, il est recommandé:

QUE des panneaux, avec carte isométrique indiquant l'emplacement de la sortie (métro, réseau souterrain) par rapport au milieu environnant, soient installés aux endroits appropriés.

2. LE CYCLISME (1)

En maints endroits du globe, et plus particulièrement dans certaines grandes villes d'Europe, la bicyclette a conquis depuis longtemps ses titres de noblesse et son droit de cité. Elle est largement utilisée comme moyen de transport pour accéder aux lieux de travail, d'étude, de loisirs. Des aménagement spécifiques lui sont destinés et on lui accorde volontiers priorité sur l'automobile en milieu urbain.

C'est aussi un moyen de transport non polluant, qui n'engendre pas de bruit et qui est de loin le plus économique au plan de l'énergie.

Comme moyen utilitaire de déplacement en milieu urbain la bicyclette convient pour des trajets de moins de 10 kilomètres et, pour les plus courts trajets, elle l'emporte en vitesse et en temps sur l'automobile. Cependant, on doit souligner, le danger qu'elle représente en circulation générale.

Les besoins des cyclistes sont de deux ordres: des stationnements et des pistes.

En conséquence, il est recommandé:

QUE soit établie une politique générale favorisant le stationnement des bicyclettes aux principaux points de destination (station de métro, gare, édifice public, centre de commerce, etc.).

Il appert, des enquêtes menées auprès de divers groupes, que l'utili-

(1) Document 6.2.4.

sation de la bicyclette comme moyen de déplacement pour divers motifs serait plus généralisée si l'on ne craignait le vol, le vandalisme et les intempéries.

En conséquence, il est recommandé:

QUE les aspects sécurité et confort soient considérés dans l'aménagement des stationnements de bicyclettes.

Dans la région de Montréal, la bicyclette est utilisée principalement pour fins de loisirs. Il reste que c'est là une activité saine qu'il y a lieu d'encourager, tout comme la marche, avec l'établissement d'un réseau intégré qui puisse servir également pour d'autres déplacements.

En conséquence, il est recommandé:

QUE les réseaux cyclables existants dans la région métropolitaine soient intégrés en un réseau élargi;

QUE soit étudiée la possibilité de permettre aux cyclistes de franchir le fleuve Saint-Laurent et la Rivière-des-Prairies sur les ponts existants, notamment sur les ponts Viau, Lachapelle, Pie IX et Jacques-Cartier;

QUE les besoins des cyclistes soient pris en compte à l'occasion de la réfection de routes et de ponts existants; de même à l'occasion de la construction de nouvelles infrastructures de transport;

QUE soit considérée la possibilité d'utiliser comme pistes cyclables les emprises expropriées à d'autres fins et qui sont actuellement libres.

3. LE TRANSPORT DES HANDICAPÉS (1)

La population handicapée adulte de la région de Montréal est estimée à 8,600 en 1981.

Actuellement, un seul transporteur spécialisé, dont les effectifs et les actifs sont fort réduits, dessert une partie seulement du territoire de la Communauté urbaine de Montréal.

D'autre part, les trois commissions de transport existantes n'ont pas les pouvoirs requis pour opérer ou subventionner un système de transport pour handicapés qui implique un service de porte à porte, sans correspondance et sans égard aux limites administratives ou territoriales.

Les besoins en déplacement des handicapés ont été considérés et pris en charge dans d'autres villes canadiennes par les pouvoirs publics. Le gouvernement du Québec, pour sa part, reconnaît implicitement cette responsabilité sociale en accordant des subventions au seul transporteur spécialisé de la région.

En conséquence, il est recommandé:

QUE le transport des handicapés soit considéré comme élément intégrant de la politique sociale du gouvernement du Québec.

La mise en place d'un service de transport pour les handicapés achoppe généralement sur la question du financement. Or, avant que le mode actuel de financement du transport en commun, y compris le transport des handicapés, ne soit reformé, il faut compter sur un délai d'une durée indéterminée.

En conséquence, il est recommandé:

QUE, d'ici à ce que soit adoptée une politique de financement du transport collectif le coût

(1) Document 6.2.2.

du transport des handicapés soit pris à charge par le gouvernement du Québec par le biais d'un programme de subvention ou autrement.

Par ailleurs, compte tenu du caractère fragile de l'estimation faite quant à la demande pour 1981, il serait prudent de ne pas augmenter trop rapidement les effectifs et les équipements actuellement en place.

En conséquence, il est recommandé:

QUE l'augmentation du service aux handicapés se fasse graduellement, à partir des effectifs et de l'équipement actuellement disponibles, et au rythme de l'accroissement de la demande réelle.

4. LE TRANSPORT SCOLAIRE (1)

L'étude relative au transport scolaire s'est limitée à préciser la politique du ministère des Transports du Québec concernant l'intégration du transport des écoliers au transport collectif, à souligner le rôle et l'importance de l'activité des commissions de transport dans ce domaine, à colliger les données et l'information disponibles.

Dans le Document 7.1, publié en annexe au présent rapport, et intitulé: "Cueillette et analyse de l'information financière", il est fait une large part au transport scolaire assuré tant par les commissions de transport que par les transporteurs privés.

Aucune recommandation spécifique ne découle de cette étude si ce n'est la recommandation du chapitre 7 à l'effet d'augmenter la contribution du gouvernement du Québec au transport collectif eu égard au rôle éminemment social que remplissent les commissions de transport en accordant des tarifs réduits à certaines catégories d'usagers, dont bien sûr les écoliers.

(1) Document 6.2.3.

CHAPITRE 6

LES ÉLÉMENTS DU RÉSEAU DE TRANSPORT

Dans le présent chapitre, les éléments du réseau de transport sont traités séparément et les recommandations qui y sont formulées découlent d'une analyse des besoins selon divers scénarios d'urbanisation (1)

Les cartes 5 et 6 présentent respectivement le réseau autoroutier et le réseau de transport collectif à l'horizon 1986.

Le tableau 4 a trait à la capitalisation des infrastructures autoroutières et le tableau 5 à celle de tous les équipements de transport, y compris les infrastructures routières. Les coûts sont exprimés en dollars 1976.

1. LES INFRASTRUCTURES AUTOROUTIÈRES

L'agglomération montréalaise a été dotée d'un réseau autoroutier moderne et efficace à une époque assez récente. Mis en place principalement à la faveur de l'Exposition universelle et internationale de 1967, il avait pour objet de satisfaire les besoins essentiels en matière de transport des personnes et des biens. Conçu à une époque où l'automobile privée et la résidence de banlieue devenaient accessibles à un grand nombre d'individus, ce réseau venait pallier à l'insuffisance des voies existantes.

Toutefois, avec l'augmentation marquée et soutenue du nombre de déplacements, le réseau, à son tour, est devenu saturé aux heures d'affluence, principalement sur les tronçons qui mènent au centre-ville ou qui

(1) Documents 6.1.1 et 6.1.2

l'encerclent. On y dénombre également de nombreux points noirs qui correspondent aux endroits où la fréquence d'accidents routiers est la plus élevée.

Avant de songer à élargir le réseau existant il importe d'abord de prendre les mesures qui s'imposent pour le rendre plus opérationnel et en augmenter le niveau de sécurité. Cette démarche s'impose d'autant plus qu'il est patent aujourd'hui que l'extension indéfinie des réseaux autoroutiers ne saurait satisfaire à long terme les besoins en déplacement. L'expérience américaine, et plus particulièrement celle de la région de Los Angeles, est éloquente à ce sujet.

De plus, l'extension du réseau existant s'avère, à l'étude, nettement prohibitive en termes de coûts. Par exemple, un nouveau pont sur le Saint-Laurent coûterait environ $500 millions. Les coûts d'implantation d'une autoroute au centre-ville représentent des coûts de l'ordre de $50 millions du mille, et même une autoroute en milieu semi-urbain coûte pas moins de $12 millions du mille.

Une autoroute consomme également de grandes superficies de terrain et, en milieu déjà bâti, elle entraîne fatalement la démolition d'un nombre considérable de bâtiments, sinon la destruction de quartiers entiers.

Orientée vers l'extérieur du milieu bâti elle ouvre de vastes territoires à l'urbanisation, trop souvent à même les meilleures terres agricoles du Québec. Enfin, elle a contribué, plus que tout autre élément du réseau de transport, à l'éparpillement urbain.

Si on désire vraiment contenir l'urbanisation et réaliser les objectifs visés avec les scénarios d'urbanisation concentrée ou axiale (1) il va de soi que l'on doit freiner la construction d'autoroutes et accorder une plus grande priorité au transport collectif. D'autant plus, qu'en termes d'efficacité du transport des personnes, la capacité du système autoroutier est relativement restreinte comparativement aux moyens de transport collectif. La capacité effective d'une autoroute à six voies est d'environ 6,000 personnes à l'heure dans chaque sens. Une seule voie réservée pour autobus peut facilement en transporter le double tandis qu'un train de banlieue, ou une ligne de métro, peut en accommoder de 30,000 à 40,000.

(1) Cf. chapitre 2.

De plus, si on rappelle les effets négatifs découlant de l'utilisation abusive de l'automobile en milieu urbain (pollution de l'air, bruit, consommation excessive d'énergie, agression visuelle, etc.) la décision s'impose d'elle-même.

En conséquence, il est recommandé:

QUE le programme de construction de nouvelles infrastructures autoroutières soit limité aux seuls besoins essentiels pour rendre l'ensemble du réseau de transport plus fonctionnel.

A cet égard, le projet de l'autoroute Ville-Marie, depuis la rue Sanguinet jusqu'à l'échangeur Hochelaga, constitue un cas bien singulier. Les sommes déjà investies pour sa réalisation, y compris l'acquisition de l'emprise, atteignent $90 millions. Et son parachèvement, selon les caractéristiques retenues, nécessiterait un déboursé additionnel de $215 millions.

Il apparaît clairement aujourd'hui qu'un tel investissement ne ferait que favoriser l'accès au centre-ville à un nombre de plus en plus grand d'automobilistes. D'autre part, le pont Jacques-Cartier et le tunnel Louis-Hippolyte Lafontaine auxquels se raccorderait ce tronçon d'autoroute sont déjà saturés aux heures de pointe; la réalisation du projet initial ne ferait qu'ajouter à la congestion existante.

En conséquence, il est recommandé:

QUE soit abandonnée la construction de l'autoroute Ville-Marie telle que conçue originellement.

Il reste que cette autoroute inachevée s'intègre mal, à son extrémité est, à la trame urbaine; elle engendre nombre de problèmes de circulation.

Plusieurs solutions ont été envisagées dont la réalisation, en deux étapes, d'un boulevard de facture urbaine en lieu et place du projet initial.

En première étape, la solution consiste essentiellement à aménager des accès à la section actuelle de l'autoroute qui se termine en contrebas, à l'est de la rue Sanguinet. La construction d'un viaduc dans l'axe de la rue Saint-Denis permet aux raccordements de passer sous cette rue pour remonter à l'est et aboutir au niveau des rues Vitré et Saint-Antoine. Ces rues conservent leurs caractéristiques actuelles et aucun nouvel aménagement n'est réalisé dans l'axe de la rue Notre-Dame. Dès cette étape, les terrains déjà expropriés sont aménagés décemment.

La deuxième étape a pour objet d'assurer, au moindre coût, une continuité fonctionnelle au tronçon existant en utilisant au mieux les terrains acquis et les investissements en place. A cette fin, un boulevard à niveau est aménagé le long de la rue Notre-Dame, comprenant deux chaussées de 3 voies chacune séparées par une bande médiane. Le boulevard Dorchester est relié à cette artère par un raccordement étagé. A la hauteur de la rue Dickson, les nouvelles voies sont construites en charpente jusqu'à la rue Duquesne. Les parties résiduelles, côté nord, sont aménagées en parc linéaire, avec possibilité d'y intégrer une piste cyclable et des espaces réservés pour des potagers communautaires.

En conséquence, il est recommandé:

QUE soit réalisé, dans l'emprise expropriée de l'autoroute Ville-Marie, selon l'échéancier du TABLEAU 4, un boulevard de type urbain.

Au chapitre de l'opération du réseau autoroutier et de l'élimination des points noirs, lieux de concentration d'accidents, des interventions importantes sont nécessaires.

En conséquence, il est recommandé:

QUE soient réalisées, selon le même échéancier, les mesures envisagées par le ministère des Transports pour l'amélioration de la sécurité et de l'opération du réseau.

CTRM

comité des transports de la région de Montréal

LE RÉSEAU AUTOROUTIER 1986

1 Approches sud du Tunnel L.-H. Lafontaine
2 Approches nord du Tunnel L.-H. Lafontaine
3 Echangeur Clairvue
4 Echangeur Morgan
5 A-40 de Côte de Liesse à Saint-Charles
6 A-430 de Candiac à de Boucherville
7 Echangeur Chemin intermunicipal
8 Etagement Chemin nord Petite Rivière
9 Echangeur Southwark
10 A-30 de l'échangeur Cousineau à A-10
11 A-440 de A-19 à Pie IX
12 A-20 de Dorval vers l'ouest
13 R-116 de Taschereau à A-30
14 A-30 de A-10 à A-15
15 Ville-Marie

AUTOROUTE COMPLETEE
AUTOROUTE EN CONSTRUCTION

AMELIORATIONS RELATIVES A LA SECURITE ET A L'EFFICACITE DU RESEAU

REFECTION OU AMELIORATION D'AXES ROUTIERS EXISTANTS

Parmi ces mesures, les plus importantes s'appliquent aux tronçons routiers suivants:

A-20, amélioration des approches sud du Tunnel Louis-Hippolyte Lafontaine;

A-25, amélioration des approches nord du Tunnel Louis-Hippolyte Lafontaine;

A-30, construction d'un échangeur au boulevard Clairvue;

A-31, construction des échangeurs Pointe du Jour et Saint-Thomas;

A-40, construction de l'échangeur Morgan;

A-40, réfection de la bande centrale et éclairage, de Côte de Liesse au boulevard Saint-Charles;

A-430, réfection de la bande centrale et éclairage, de Candiac à Boucherville;

A-640, construction de l'échangeur Chemin intermunicipal et étagement Chemin Nord Petite Rivière;

R-134, construction de l'échangeur Southwark.

Même si, pour l'horizon 1986, aucun projet autoroutier d'importance n'est prévu il n'en demeure pas moins que certains tronçons doivent être réalisés pour assurer une plus grande efficacité du réseau dans son ensemble.

C'est le cas, notamment, des projets suivants:

A-30, de l'échangeur Cousineau à A-10;

A-440, de A-19 au prolongement du boulevard Pie IX;

A-20, de Dorval vers l'ouest;

R-116, du boulevard Taschereau à A-30;

A-30, de A-10 à A-15.

La réalisation de ces projets qui constituent des liens transversaux importants, s'échelonne sur quelque 10 ans; le dernier ne sera complété qu'après 1987.

En conséquence, il est recommandé:

QUE soit poursuivi le programme de construction des tronçons autoroutiers identifiés au paragraphe qui précède.

Quant aux autres travaux autoroutiers au programme du ministère des Transports, la plupart d'entre eux contribueraient à ouvrir à l'urbanisation de vastes espaces qu'il faudrait doter d'infrastructures et de services urbains fort coûteux. Aussi, afin d'éviter l'éparpillement urbain il est sage de reporter dans le temps la réalisation de certaines infrastructures autoroutières.

En conséquence, il est recommandé:

QUE soit reportée après 1987 la réalisation des projets autoroutiers suivants:

A-19, de A-440 vers le nord;

A-25, de A-40 vers le nord;

A-440, à l'est du prolongement du boulevard Pie IX.

Les mesures propres à assurer le développement rationnel du réseau routier et, partant, à faciliter le déplacement des personnes à l'étendue de la région sont montrées sur la carte 5 et consignées au TABLEAU 4.

En conséquence, il est recommandé:

QUE soit adoptée la programmation montrée au TABLEAU 4 qui suit intitulé: Capitalisation des infrastructures autoroutières.

TABLEAU 4
CAPITALISATION DES INFRASTRUCTURES AUTOROUTIÈRES

($millions — 1976)

	COURT TERME			MOYEN TERME						LONG TERME	
PROJETS D'AUTOROUTES	78-79	79-80	80-81	81-82	82-83	83-84	84-85	85-86	86-87	1987 +	Référence au rapport d'avancement du génie du MTQ
Est-Ouest	—	1	2	—	—	11	15	15	—	—	Option 1 en 1979. Option 2 en 1983.
A-20, muret bande centrale approches sud du Tunnel L.H. Lafontaine	0.8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6-2-3
A-30, de A-10 à Rte 112	—	2	9	1	—	—	—	—	—	—	6-2-17
A-30, de A-10 à A-15	—	—	—	—	—	—	—	—	15	9	6-2-15 et 6-2-16
A-30 échangeur Clairevue	—	—	1.5	—	—	—	—	—	—	—	6-2-18
Echangeur Southwark	6	6	—	—	—	—	—	—	—	—	6-2-34
Rte 116, du boul. Taschereau à A-30	4	2	—	3	4	—	—	—	—	—	6-2-35 et 6-2-36
A-430, de Candiac à Boucherville	2.2	2.2	—	—	—	—	—	—	—	—	6-2-43 à 6-2-48
A-19, de A-440 à A-640	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	6-3-1, 6-4-5, et 6-4-6
A-20, de Dorval à Dorion	—	—	—	5	5	5	5	5	5	7	6-3-2 à 6-3-9
A-25, Montée St-Léonard	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72	6-3-19 à 6-3-22
A-25, approches nord du tunnel L.H. Lafontaine	0.4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6-3-23
A-40, échangeur Morgan	—	—	—	—	0.4	—	—	—	—	—	6-3-24
A-40, de Côte de Liesse au boul. St-Charles	—	—	—	—	3.5	3	—	—	—	—	6-3-25 et 6-3-26
A-440, de A-19 à Pie IX	—	—	—	5	4	—	—	—	—	—	6-3-34
A-440, de Pie IX à A-25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	6-3-35
A-31, échangeurs Point du Jour et St-Thomas	1.0	1.5	—	—	—	—	—	—	—	—	6-4-12
A-640, échangeur Chemin Intermunicipal	—	—	2.0	2.5	—	—	—	—	—	—	6-4-37
A-640, étagement Chemin Nord Petite Rivière	—	—	1.0	—	—	—	—	—	—	—	6-4-38
TOTAL	**14.4**	**14.7**	**15.5**	**16.5**	**16.9**	**19**	**20**	**20**	**20**	**109**	**GRAND TOTAL $266.0**

Enfin, le Comité estime qu'il n'a pas, au regard de son mandat, à se prononcer sur l'opportunité d'entreprendre la construction de certains travaux autoroutiers à caractère régional ou interrégional, au programme du ministère des Transports. C'est le cas notamment des projets suivants:

A-13, entre A-640 et A-50;

A-25, au nord de A-640;

A-30, de Châteauguay à Valleyfield;

A-50, de Lachute à Joliette.

De plus, le Comité souligne qu'il est des projets de prolongement dont celui de A-440 vers l'ouest, depuis A-13 jusqu'à son raccordement à A-40, qu'il juge non essentiels.

Ces projets pourraient peut être trouver leur justification dans une perspective de développement régional ou de support à des économies locales,mais ce n'est pas là le mandat du Comité.

2. LES ARTÈRES PRINCIPALES

Des milliers de milles de rues qui sillonnent le territoire de la région à l'étude toutes ne remplissent pas la même fonction et la plupart d'entre elles, de fait, sont à l'usage à peu près exclusif de secteurs particuliers.

Pour ce qui est des artères principales ou, si on veut, des grandes voies intermunicipales, elles ne se révèlent pas toujours au premier abord. Il n'existe pas de méthode simple et infaillible qui permette de les classer comme telles. Cependant, il existe une artère principale située quelque part entre l'autoroute et la rue locale. Les critères qui suivent permettent généralement de les identifier:

- continuité et longueur, qui permettent de longs trajets, sans changement de direction et sans égard aux barrières de toutes sortes;

- la largeur de l'emprise et, par voies de conséquence, les largeurs de chaussée et de trottoirs dont les dimensions doivent être suffisantes pour accomoder un fort volume de véhicules sans léser pour autant, les piétons et les riverains;

- l'aboutissement à une rampe d'autoroute ou à un pont.

Les artères principales sont un complément important aux autoroutes. Elles sont nécessaires pour assurer les liaisons intermunicipales et l'on ne saurait établir un réseau efficace de transport collectif par autobus sans elles.

Il est vital que le réseau d'artères principales soit bien développé; l'absence d'un tronçon, même très court, peut compromettre, voire même rendre impossible, l'opération d'une ou plusieurs lignes d'autobus et priver ainsi la population de certains secteurs d'un service essentiel.

La Communauté urbaine de Montréal et Ville de Laval ont déjà identifié la grille d'artères principales à implanter chez eux; il reste à préciser les besoins et à coordonner les projets sur la Rive Sud.

Malgré l'importance indéniable d'un réseau cohérent d'artères principales en ce qui a trait au transport des personnes, il reste qu'il est difficile à implanter en raison du découpage municipal, des coûts inhérents à sa réalisation, du désintéressement du ministère des Transports.

Sur le seul territoire de la Communauté urbaine de Montréal, il est estimé qu'il en coûterait pas moins de $195 millions - en dollars 1975 - pour compléter le réseau des artères principales prévu au schéma d'aménagement. (1)

En conséquence, il est recommandé:

QUE le gouvernement du Québec participe financièrement à la réalisation des artères principales projetées sur les territoires respectifs de la Communauté urbaine de Montréal, de Ville de Laval et, lorsque le réseau aura été identifié, sur celui de la Rive Sud.

QUE soit établie une programmation réaliste d'implantation du réseau d'artères principales pour l'ensemble du territoire visé.

(1) Evaluation financière du schéma d'aménagement, Communauté urbaine de Montréal, juillet 1975.

3. LE MÉTRO

En raison de sa vitesse moyenne, qui permet des économies de temps, de son efficacité générale, du niveau de confort et de sécurité qu'il offre, de la faveur générale que lui accorde le public, le métro est, de loin, le mode de transport le mieux indiqué en milieu fortement urbanisé.

De plus, il n'est pas soumis aux aléas de la température, n'est pas un agent de pollution, contribue sensiblement au dégagement des voies de surface et demeure un facteur déterminant de développement et de polarisation.

Le réseau existant s'est mérité de nombreux prix (1) tant pour son efficacité générale que pour la qualité de ses équipements et de son architecture.

Le réseau initial a été construit par la ville de Montréal et inauguré à l'automne 1966.

Il s'étend sous terre sur 22 km répartis entre trois lignes; son coût de construction a été de $215 millions.

Aujourd'hui, le métro relève de la Communauté urbaine de Montréal et cette dernière s'est engagée, dès le début des années 70, dans un important programme de construction. Avec la création d'une nouvelle ligne et l'addition de trois tronçons à deux lignes souterraines existantes, le projet implique la construction de 60 km de lignes souterraines et de 69 nouvelles stations. Au total, le coût de l'entreprise est évalué à $1,600. millions, somme indexée sur un programme initial s'échelonnant jusqu'à la fin de 1981. L'échéancier sera revu selon les décisions qui seront arrêtées quant aux recommandations formulées au présent chapitre.

Déjà, la ligne 1 a été prolongée vers l'est sur une distance de 8 km Un deuxième prolongement, vers l'ouest, et sur une distance identique, sera complété au cours de 1978.

(1) Médaille Massey de l'Institut royal des architectes canadiens; médaille de l'American Institute of Architects; prix d'excellence de l'American Institute of Interior Designers.

CTRM

comité des transports de la région de Montréal

LE RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF 1986

REPENTIGNY

POINTE-AUX-TREMBLES

SAINTE-THÉRÈSE

CP

AMOS 5

BEAUGRAND 1

HENRI-BOURASSA 2

BELOEIL

DEUX-MONTAGNES

2 BOIS-FRANC

DE SALABERRY

AVENUE DU PARC

LONGUEUIL 4

LONGUEUIL

CN

UNIVERSITE DE MONTREAL

BONAVENTURE 2

NAMUR 5

ANGRIGNON 1

CP

DORION

CHATEAUGUAY

RESEAU DE METRO EXISTANT OU EN CONSTRUCTION

RESEAU DE METRO PROJETE

TRAINS DE BANLIEUE (REM)

LIAISON EXPRESS EN SURFACE

VOIES EXCLUSIVES OU RESERVEES AUX AUTOBUS

FOND DE CARTE: 1975

Des travaux sont également en cours sur le prolongement de la ligne 2 vers le nord-ouest et, dans une moindre mesure, sur la ligne 5. Dans le premier cas, le programme approuvé par la CUM prévoit la construction de 16 km de ligne et de 16 nouvelles stations. Dans le second, une toute nouvelle ligne reliant Montréal-Nord à Lachine s'étend sur quelque 20 km et comprend 24 nouvelles stations.

A l'exception de la ligne 1 ouest, et du tronçon de la ligne 2 ouest, entre les stations Bonaventure et Plamondon, le programme des prolongements tombe actuellement sous le coup du moratoire imposé par le gouvernement du Québec.

A. LA LIGNE 2

Le prolongement de la ligne 2 ouest vers la station Salaberry a été le premier à être remis en cause à l'occasion des études de planification du réseau express métropolitain effectuées par le BAREM. On s'est alors questionné sur l'opportunité de réaliser ce projet compte tenu de la présence et de la proximité de la ligne Deux-Montagnes de la Compagnie des chemins de fer nationaux.

Il ne fait aucun doute que sur une faible partie de leur parcours respectif, à l'intérieur du rayon d'influence généré au croisement des deux lignes, elles partagent un même bassin de clientèle. De plus, les études effectuées pour le compte du Comité révèlent un faible niveau d'achalandage sur le tronçon de la ligne 2 situé au nord du boulevard Métropolitain.

Il est également établi que le métro ne saurait se substituer entièrement au train de banlieue de la ligne Deux-Montagnes en raison de la destination centre-ville de la plupart des usagers de ce service. De même, le train de banlieue ne saurait que difficilement accomoder nombre d'usagers de la ligne 2 projetée.

D'autre part, on ne peut nier l'importance de l'axe de transport naturel suivi par la ligne 2 ouest et le grand avantage qui découlerait de la présence du métro dans le territoire de Ville Saint-Laurent; les effets bénéfiques sur l'efficacité et le coût du réseau de surface sont importants; le territoire isolé par les autoroutes 15 et 40 se trouve directement desservi par le réseau souterrain et le réseau

de surface; le problème, pour les autobus, de la traversée de l'échangeur Métropolitain ne se pose plus.

De plus, la localisation de la station de Salaberry, aux portes de Laval, assure la desserte d'un vaste bassin de population, facilite le rabattement des autobus de la Commission de transport de Laval, réduit sensiblement l'achalandage sur le tronçon est de la ligne 2, à la station Henri-Bourassa, et ménage la possibilité d'avenir de prolonger le métro vers le centre-ville de Laval.

Une décision à l'effet d'arrêter la ligne 2 ouest du métro à la station Namur, même de façon temporaire, ne paraît pas sage en raison des conditions de circulation aux abords de la station, du problème que pose le rabattement d'un nombre considérable d'autobus, de la profondeur même de la station.

Par ailleurs, la difficulté de trouver un site satisfaisant pour la construction d'une station terminale et d'un garage aux abords des stations Du Collège et Côte Vertu projetées, les coûts supplémentaires qui découlent d'un tel choix, l'intérêt qu'offre une correspondance avec le train de banlieue de la ligne Deux-Montagnes, à la station Bois Franc, militent tous en faveur du prolongement de la ligne 2 ouest du métro jusqu'au terminus Salaberry.

On ne saurait vraiment parler de dilemme ici mais bien de complémentarité comme il deviendra évident, plus loin, à l'étude du REM Deux-Montagnes.

En conséquence, il est recommandé:

QUE la ligne 2 du métro soit prolongée jusqu'à la station de Salaberry et que soient consacrées à cette fin les ressources nécessaires, selon l'échéancier du TABLEAU 5;

QUE soit levé entièrement le moratoire imposé par le gouvernement du Québec sur les travaux de la ligne 2 ouest du métro;

QUE le tracé du tronçon Bois Franc - de Salaberry soit modifié, ainsi que l'accès au garage projeté, afin d'éliminer toute contrainte technique à un éventuel prolongement vers le centre-ville de Laval;

QU'une station intermodale soit aménagée à la station Bois Franc afin de permettre une correspondance directe et rapide entre le métro et le train de banlieue de la ligne Deux-Montagnes;

QUE la station de Salaberry soit aménagée de façon à offrir à la Commission de transport de Laval un terminus moderne d'une capacité d'accueil suffisante.

B. LA LIGNE 5

La construction de la ligne 5 commande, selon les prévisions établies, des crédits de l'ordre de $437. millions; déjà quelque $25 millions ont été consacrés au percement d'une section de tunnel entre les stations Snowdon et Université de Montréal.

Les études effectuées pour le compte du Comité révèlent le faible achalandage du tronçon de cette ligne compris entre les branches est et ouest de la ligne 2 en dépit de l'important point d'attraction que constituent l'Université de Montréal et d'autres établissements publics avoisinants.

D'autre part, l'achalandage prévu sur le tronçon de la ligne 5 situé à l'est de l'actuelle station Jean-Talon de la ligne 2, est l'un des plus importants de tous les prolongements au programme. Il ajoutera sûrement à la charge de la ligne 2 est, sans toutefois en compromettre outre mesure le rendement; il s'appropriera également une faible partie de la clientèle de la ligne 1 est.

Par ailleurs, ce tronçon dessert un secteur à forte densité de population et dont le taux de mobilité est relativement faible. Prolongé vers l'ouest, au delà de la ligne 2 est, il atteint, à la hauteur de l'avenue du Parc, un important bassin d'emploi.

Il permet également de rallier le tunnel, actuellement en construction, conduisant au garage Youville. Il ménage de plus la possibilité d'établir, à l'ouest, un point de correspondance avec la ligne existante du Canadien Pacifique et d'assurer éventuellement les liaisons avec les collectivités situées dans la partie extrême est de l'île de Montréal et au delà.

Sa réalisation assurerait une meilleure justice distributive quant aux équipements de transport collectif.

En conséquence, il est recommandé:

QUE soit levé le moratoire imposé par le gouvernement du Québec sur le tronçon de la ligne 5 projetée, depuis la station avenue du Parc jusqu'à la station terminale Amos;

QUE soit amorcée la construction du dit tronçon et que lui soient consacrées les ressources nécessaires selon l'échéancier du TABLEAU 5;

QUE soient autorisés, aux fins d'assurer la sécurité du public et la protection des ouvrages, les travaux de bétonnage et autres ouvrages requis dans la partie du tunnel existant reliant les stations Snowdon et Université de Montréal;

QUE soit ménagée, à la station avenue du Parc, la possibilité d'établir une correspondance entre le métro et une éventuelle station du réseau express de Montréal.

C. LA LIGNE 4

La Rive Sud est affligée depuis plusieurs années de la congestion des ponts qui, par delà le Saint-Laurent, la relient au centre montréalais. Déjà, la ligne 4 du métro, à Longueuil, contitue une tête de pont qui permet chaque jour à quelque 18,000 usagers d'atteindre une destination sur l'île de Montréal.

Quoique cette ligne possède encore une capacité résiduelle considérable, il apparaît de plus en plus difficile de l'alimenter davantage à partir de la seule station Longueuil. De fait, la difficulté d'accéder au site et l'utilisation déjà intensive de la station et du réseau de voirie qui l'entoure constituent les principaux handicaps. De plus, le fait qu'un grand nombre de circuits d'autobus, desservant un très vaste bassin de population, doivent obligatoirement converger vers ce seul point de contact avec le réseau rapide sur la Rive Sud, est pénalisant pour l'usager et rend l'exploitation du réseau de surface moins efficace.

Les études récentes effectuées par le ministère des Transports ont souligné l'importance de faire reposer sur un réseau de transport collectif amélioré la tâche de répondre à une part de plus en plus large de la demande pour des déplacements entre les deux rives, demande qui est appelée à s'accroître rapidement. La réalisation de cet objectif commande la mise en place progressive d'un réseau de transport collectif urbain rapide à l'intérieur du territoire de la proche banlieue que constitue la Rive Sud.

En conséquence, il est recommandé:

QUE soient immédiatement amorcés les travaux préparatoires au prolongement de la ligne 4 de métro sur la Rive Sud vers une station située dans l'axe de l'emprise ferroviaire abandonnée du Canadien National et du boulevard Desaulniers.

4. LES TRAINS DE BANLIEUE

La situation actuelle des services de banlieue dans la région montréalaise ne constitue pas un cas d'exception. Si Montréal a été témoin de l'abandon d'importantes liaisons avec la banlieue, il en a été de même dans la plupart des grandes villes du continent nord américain.

Et même si les services de banlieue sont largement déficitaires, il reste qu'ils constituent un élément majeur du réseau de transport.

A cet égard, dans le chapitre qui suit, des recommandations sont faites au gouvernement du Québec à l'effet de faire connaître dès maintenant son intention de participer aux déficits encourus par les compagnies de chemins de fer et d'entamer des négociations dans ce sens.

L'importance des principaux services existants n'est pas mise en cause; à preuve, l'opposition générale à toute politique à l'effet d'abandonner, voire même de simplement réduire le niveau de service sur certaines lignes.

Ces services sont de fait importants. Les trois principales lignes du réseau transportent près de 40,000 usagers chaque jour; et cela, en dépit de services et de tarifs qui n'encouragent guère leur utilisation. Il s'agit là, en terme d'achalandage, d'un réseau qui se compare en importance à celui de Toronto et d'autres régions urbaines du même ordre. Il y a une dizaine d'années l'achalandage annuel était presque le double de ce qu'il est aujourd'hui sur la seule ligne Deux-Montagnes.

Ainsi, il apparaît important et urgent que la planification du réseau express métropolitain s'attache en tout premier lieu à consolider l'acquis et à redonner aux grands axes de banlieue actuels les niveaux de performance et de clientèle qu'ils ont connus il y a à peine quelques années.

Plusieurs raisons militent d'ailleurs pour le maintien des trois principaux services actuels (Deux-Montagnes, Dorion, Beloeil) et pour leur faire jouer un rôle plus important dans l'avenir.

Si ces services étaient abandonnés aujourd'hui une forte proportion des usagers n'aurait, pour seul autre choix, que d'utiliser leur voiture particulière.

Le train de banlieue, à cause de sa vitesse, de son confort et de sa fiabilité, constitue de fait le mode de transport collectif le plus attrayant et souvent le plus efficace pour le banlieusard domicilié à plus d'une douzaine de kilomètres de sa destination centrale, soit en-dehors de l'aire d'influence du réseau de transport collectif urbain.

Les services de banlieue utilisent et utiliseront, dans la majorité des cas, des infrastructures déjà en place; ils constituent un mode de transport particulièrement efficace en terme de consommation énergétique.

A. LE REM DEUX-MONTAGNES

La ligne Deux-Montagnes est le plus important des services existants. Pourtant, le matériel roulant utilisé est le plus désuet et commande, à moins de se résigner à abandonner le service, un effort de modernisation immédiat.

Cette ligne, presqu'exclusivement consacrée au service de banlieue, est déjà électrifiée. Elle offre la possibilité de doter la région d'un service de banlieue véritablement moderne et offrant les meilleures garanties de succès.

Les études effectuées pour le Comité, tout comme l'expérience passée, justifient à court terme l'instauration d'un service rapide et fréquent d'une capacité de 10,000 personnes/heure en pointe.

Même dans l'hypothèse d'un prolongement de la ligne 2 du métro jusqu'à la station de Salaberry, la clientèle du REM n'en sera pas affectée défavorablement à cause de la forte concentration des destinations vers le centre et du moindre temps de parcours offert par le service de banlieue. Par contre, l'interconnexion possible des réseaux urbain et régional à la station Bois Franc s'avère un élément positif.

D'autre part, l'instauration d'un service rapide et fréquent sur cette ligne permettra au train de banlieue de continuer à jouer et d'intensifier un rôle éminemment utile dans les secteurs qu'il traverse au centre de l'Île avec des stations à Côte Vertu et à Ville Mont-Royal.

En conséquence, il est recommandé:

QUE soit entreprise la modernisation du REM Deux-Montagnes - phase 1 - et que soient consacrées à cette fin les ressources nécessaires, selon le TABLEAU 5.

B. LE REM DORION

Le REM Dorion dessert une clientèle importante qui, par tradition, utilise de préférence une liaison ferroviaire; cette dernière a d'ailleurs contribué à la croissance des banlieues qu'elle traverse.

L'excellent état du matériel roulant utilisé actuellement permet de maintenir le service sans devoir consentir d'importants investissements.

La clientèle prévue justifie le maintien du service actuellement dispensé par le Canadien Pacifique et qui est d'une capacité de 10,000 passagers/heure en période de pointe.

Il apparaît également important que ce service soit complété en dehors des heures de pointe, par un service parallèle d'autobus, avec reconnaissance des cartes d'abonnement émises pour le service ferroviaire.

En conséquence, il est recommandé:

QUE des mesures immédiates soient prises pour assurer le maintien du niveau actuel de service sur la ligne Dorion et que soient consacrées à cette fin les ressources nécessaires, selon le TABLEAU 5;

QUE les ressources nécessaires soient également affectées à l'amélioration de certaines gares et à la création de parcs de stationnement;

QU'un service complémentaire par autobus soit instauré en dehors des heures de pointe. (Cette recommandation s'applique à l'ensemble des services ferroviaires de banlieue).

C. LE REM BELOEIL

Sur la Rive Sud le maintien et l'amélioration progressive d'un service de banlieue opéré matin et soir vers Beloeil et Saint-Hilaire se justifie par la demande et s'appuie sur la nécessité d'accroître la capacité de transport vers Montréal en exploitant au maximum le potentiel des infrastructures existantes.

Néanmoins, diverses contraintes limitent la fréquence du service de banlieue qui peut être exploité efficacement sur cette ligne. Et, bien que la station Saint-Lambert soit la plus achalandée actuellement, la vocation de ce service devra être orientée davantage vers la desserte des banlieues plus éloignées.

Un système urbain différent, articulé sur le métro, sera considéré plus loin dans le présent chapitre pour la desserte de la partie urbanisée de la Rive Sud.

En conséquence, il est recommandé:

QUE soient entreprises les démarches nécessaires à la réalisation - phase 1 - du REM Beloeil et que soient consacrées à cette fin les ressources nécessaires, selon le TABLEAU 5.

D. LE REM SAINTE-THÉRÈSE

Plusieurs projets ont été considérés en vue de doter la région nord d'un service efficace de transport collectif de banlieue et d'assurer éventuellement la desserte de l'aéroport MIRABEL.

A cet égard, compte tenu de sa piètre performance, le service actuel est d'aucun apport significatif.

Pourtant, un service de banlieue moderne s'impose de toute évidence dans ce puissant axe démographique. Une demande en transport importante et la possibilité de renforcer le plan de développement urbain de ce secteur supportent la mise en place d'un service de banlieue rapide et fréquent.

Une part substantielle des besoins de transport originant du centre de Laval, de Sainte-Thérèse et de la sous-région Nord pourrait être comblée directement ou par le biais de rabattements d'autobus vers des stations judicieusement localisées. L'instauration d'un tel service contribuerait également à soulager la ligne 2 est du métro.

Après étude, le Comité a retenu, de trois projets élaborés par le BAREM, la variante B qui assure une liaison, via le tunnel sous le Mont-Royal, avec Sainte-Thérèse.

Le temps de parcours est réduit à 22 minutes et le service, d'une fréquence et d'un niveau de fiabilité acceptables offre une capacité de 7,000 personnes/heure par direction.

Le service proposé satisfait largement la demande prévisible et n'exclut pas une éventuelle liaison reliant plus directement le centre-ville de Montréal à l'aéroport Mirabel.

En conséquence, il est recommandé:

QUE soit établie une liaison ferroviaire entre Sainte-Thérèse et Montréal suivant la variante B du projet élaboré par le BAREM et que soient consacrées à cette fin les ressources nécessaires, selon le TABLEAU 5.

QUE soit maintenue la protection des aires d'aménagement autour des stations prévues du projet du BAREM.

5. LES SERVICES D'AUTOBUS EXPRESS

La Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal exploite une demi-douzaine de services métro-bus qui offrent aux usagers de la périphérie des liaisons commodes, rapides et fort populaires vers le métro.

Cette formule exploite au maximum les avantages inhérents à l'autobus en tant que mode de transport collectif. Elle permet en fait à un même véhicule d'assurer la desserte locale, la couverture du territoire et, jusqu'à des niveaux d'achalandage fort substantiels, d'offrir, dans un axe donné, des liaisons express soit vers un point d'échange avec un mode plus puissant, soit vers de grands générateurs.

Néanmoins, pour garantir son efficacité, la disponibilité d'une voie de circulation libre de congestion est un pré-requis. A cet égard, les voies exclusives ou réservées aux autobus constituent une solution généralement très efficace comme en témoignent d'ailleurs l'intérêt croissant et le succès de la formule.

Etendue et adaptée aux territoires des banlieues plus éloignées, la formule de l'autobus express, complétée lorsque nécessaire par divers privilèges accordés à la circulation des autobus, peut constituer une alternative fort valable et beaucoup moins coûteuse que la réalisation de liaisons sur rail.

En conséquence, il est recommandé:

QUE la formule du métro-bus soit maintenue, exploitée davantage et étendue aux territoires des banlieues plus éloignées.

A. LE SECTEUR REPENTIGNY

Les résultats des études effectuées pour le compte du Comité écartent, pour le moment, la solution d'un REM comme étant ni véritablement attrayante et utile pour l'usager, ni efficace au regard de l'importance et du type de demande générée dans ce secteur.

De plus, un service de banlieue sur la voie ferroviaire qui traverse le quartier Rivière-des-Prairies n'apparaît pas pouvoir atteindre un niveau de performance qui permette un temps de parcours inférieur à ce que la combinaison autobus - métro offre à bien moindre coût.

Par ailleurs, la proximité de la station Beaugrand de la ligne 1 du métro, et l'éventuelle ligne 5 dans Montréal-Nord offrent une double possibilité de rabattre au métro des services d'autobus express propres à satisfaire les besoins prévisibles.

En conséquence, il est recommandé:

QUE soit instaurée une liaison express par autobus entre le secteur de Repentigny et la station Beaugrand de la ligne 1 du métro.

D'autre part, si un REM s'avère un moyen de transport trop puissant eu égard à la demande, il n'est pas dit que la mise en place d'un système léger sur rail et intégré au réseau de métro n'est pas une solution d'avenir.

Un tel système permettrait en fait d'assurer la desserte du quartier Rivière-des-Prairies, de donner accès au parc industriel de ce dernier, de desservir adéquatement le parc régional projeté à l'extrémité est de l'île de même que les secteurs situés au delà.

En conséquence, il est recommandé:

QUE soient effectuées des études quant à la possibilité de doter éventuellement le quartier Rivière-des-Prairies et les secteurs au-delà de l'extrémité est de l'île de Montréal, d'un système de transport léger sur rail intégré au réseau de métro.

B. LE SECTEUR CHATEAUGUAY

La situation du côté de Châteauguay est sensiblement la même que pour le secteur de Repentigny.

Elle se complique doublement du fait que la solution ferroviaire originairement envisagée est compromise en raison de l'existence de la Voie Maritime du Saint-Laurent et que la congestion chronique qui afflige le pont Mercier et ses approches rend difficile toute liaison par voie routière.

Néanmoins, des possibilités d'assurer dès maintenant des services d'autobus express satisfaisants existent; il s'agit d'avantager la circulation des autobus aux approches du pont et de mettre à l'essai diverses solutions de voies qui leur sont réservées.

On doit ménager également les possibilités d'avenir en protégeant les infrastructures ferroviaires existantes.

En conséquence, il est recommandé:

QUE soit instaurée une liaison express par autobus entre le secteur de Châteauguay et la station Angrignon de la ligne 1 du métro;

QUE les infrastructures ferroviaires existantes soient prolongées en prévision des besoins futurs.

C. LA RIVE SUD

Le développement d'un réseau d'autobus en site propre ou en voie exclusive revêt une importance particulière sur la Rive Sud.

D'une part, la mise en place de voies réservées aux autobus sur le pont Champlain peut permettre, à un coût très faible, la réalisation, avec le REM Beloeil, d'une liaison rapide additionnelle entre la Rive Sud et le centre-ville de Montréal.

D'autre part, avec le prolongement de la ligne 4 du métro et la transformation en voie exclusive aux autobus de l'emprise ferroviaire désaffectée qui traverse Longueuil, sont rassemblés les éléments essentiels à la réalisation d'un réseau de transport collectif rapide sur la Rive Sud.

L'aménagement d'autres voies réservées aux autobus, en particulier dans l'axe du boulevard Taschereau, est à retenir et à réaliser suivant les besoins.

De même, l'avènement d'un système de transport de plus grande capacité et faisant appel à une technologie différente n'est pas à rejeter comme solution d'avenir.

En conséquence, il est recommandé:

QUE des voies réservées aux autobus soient immédiatement mises en place sur le pont Champlain;

QUE l'emprise ferroviaire désaffectée du Canadien National dans Longueuil soit protégée et utilisée pour fin de transport collectif;

QU'une voie exclusive aux autobus soit mise en place à l'intérieur de cette emprise et que soient consacrées à cette fin les ressources nécessaires, selon le TABLEAU 5.

6. LES TAXIS

L'industrie du taxi, comme telle, n'a pas fait l'objet d'une étude particulière.

Néanmoins, le Comité reconnaît l'importance du rôle qu'il joue en milieu urbain et l'apport des quelque 6,000 taxis qui sillonnent le territoire de la région métropolitaine.

Le taxi est considéré, à juste titre, comme un complément au réseau de transport collectif et il transporte quotidiennement un nombre considérable de clients. A titre d'exemple, les 12,000 taxis de la région parisienne assurent quelque 300,000 déplacements par jour, soit presque autant que le réseau d'autobus. (5) Et l'on affirme que l'usage

(5) Jean Orselli- Transports individuels et collectifs en région parisienne, 1975.

du taxi à Paris est peu développé comparé aux villes étrangères et plus particulièrement à celles du continent nord-américain.

Le développement d'un nouveau type de véhicule-taxi mieux adapté aux besoins des usagers, y compris les handicapés, et une utilisation plus diversifiée, permettraient de réduire sensiblement l'utilisation de la voiture privée et de décongestionner d'autant le centre-ville.

De plus, dans le cas où le taxi serait appelé à se substituer à l'autobus durant les heures creuses, et sur certains parcours, il en résulterait de substantielles économies.

Enfin, on ne doit pas négliger l'apport, au plan économique, que représenterait pour le Québec la mise sur pied d'une industrie orientée vers le développement et la fabrication d'un véhicule-taxi type.

En conséquence, il est recommandé:

QUE les commissions de transport considèrent la possibilité de substituer le taxi à l'autobus sur certaines lignes et à certaines heures;

QUE des postes d'attentes soient établis, selon les besoins, aux abords des stations de métro, des gares des trains de banlieue et des terminus d'autobus;

QUE le gouvernement du Québec s'intéresse davantage au développement d'un véhicule-taxi type mieux adapté aux besoins de toutes les catégories d'usagers.

TABLEAU 5
CAPITALISATION DES ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT

($millions — 1976)

	COURT TERME			MOYEN TERME						LONG TERME	
PROJETS	78-79	79-80	80-81	81-82	82-83	83-84	84-85	85-86	86-87	1987 +	REMARQUES
REM-Deux-Montagnes	—	14	16	16	14	—	—	—	15	30	Réévaluation de la Phase II en 1983 et 1984.
REM-Dorion	—	7	8	2	2	2	2	2	2	—	Location de l'équipement existant.
REM-Beloeil	—	9	6	6	—	—	7	7	—	—	Réévaluation de la Phase II en 1982 et 1983.
REM-Châteauguay	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	Négociations avec la Voie Maritime du Saint-Laurent — Voie réservée pour autobus en 1ère phase.
REM-Repentigny	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Métrobus en 1ère phase.
REM-Ste-Thérèse et Mirabel	—	30	40	30	30	—	—	—	—	60	Variante B à partir de 1979. Variante C après 1987.
Autobus en site propre (Rive Sud)	—	—	—	20	20	20	30	—	—	—	Projet autobus en site propre en 1ère phase.
Métro Ligne 2 ouest	20	20	20	20	20	20	10	—	—	—	De Namur à de Salaberry.
Métro Ligne 2 ouest (Laval)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	105	Tronçon de Salaberry au Centre-ville de Laval, 3 stations et 5 km.
Métro Ligne 4 Rive Sud	—	—	—	10	15	15	—	—	—	—	De Station Longueuil à l'emprise abandonnée du C.N.
Métro Ligne 5	—	30	30	20	20	40	40	40	—	—	Phase I: avenue du Parc à Amos
	—	—	—	—	—	—	—	30	40	32	Phase II: avenue du Parc à Snowdon.
	—	—	—	—	—	—	—	20	45	50	Phase III: de Snowdon à Lafleur.
Voie réservée Pont Champlain	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Autoroutes	14.4	14.7	15.5	16.5	16.9	19	20	20	20	109	VOIR TABLEAU 4
TOTAL	**36.4***	**124.7***	**135.5**	**140.5**	**137.9**	**116.0**	**109.0**	**119.0**	**122.0**	**400**	**GRAND TOTAL $1,441.0**

*Les coûts de parachèvement des contrats en cours pour le métro ne sont pas inclus dans ces montants.

CHAPITRE 7

LES RÉFORMES PROPOSÉES

1. LES STRUCTURES EXISTANTES

Pour une meilleure intelligence du problème que pose, sur le plan administratif, le transport des personnes dans la région à l'étude, le Comité s'est appliqué, dans un premier temps:

- à dresser un inventaire des organismes publics et des entreprises impliqués dans le transport collectif et individuel;
- à étudier le mandat, le rôle, les dispositions des lois les régissant et les champs de juridiction de chacun;
- à identifier les difficultés découlant du grand nombre d'organismes et d'entreprises en cause, des empiétements de juridiction et des divers modes de gestion.

En deuxième lieu, le Comité a procédé à l'examen de nombreux organismes métropolitains existant en Amérique du Nord et en Europe.

Une première constatation qui se dégage à l'examen des structures en place c'est qu'au niveau opérationnel, l'efficacité des trois commissions de transport existantes est satisfaisante de même que celle des services de banlieue des chemins de fer et des transporteurs par autobus.

On peut sans doute critiquer le niveau et la qualité des services dispensés par chacun des exploitants, prétendre que les équipements sont désuets dans certains cas, ou que les tarifs sont trop élevés, mais il reste que la région métropolitaine ne connaît pas l'ampleur des problèmes opérationnels et financiers auxquels sont confrontées les adminis-

trations publiques de nombre de centres urbains des Etats-Unis, par exemple.

Il ne faudrait pas en déduire qu'il n'y a pas de problèmes en ce qui concerne le transport des personnes à l'étendue du territoire et que tout y est pour le mieux dans le meilleur des mondes. Il reste qu'il n'existe pas de plan de transport intégré pour la région, qu'il n'y a aucune concertation, voire même aucune consultation entre les divers organismes, que chacun est libre, ou à peu près, de faire ce que bon lui semble par rapport à la tarification, à la fréquence et à la qualité du service et, dans le cas des compagnies de chemins de fer, qu'il leur est loisible, sujet aux seules restrictions imposées par la Commission des Transports du Canada, d'abandonner en tout ou en partie un service de banlieue existant.

Si on retient de plus que la responsabilité quant aux infrastructures autoroutières et aux artères principales relève respectivement du ministère des Transports et des autorités locales, on comprendra qu'il existe un très grand nombre de centres décisionnels qui sont tous également jaloux de leurs prérogatives et qui ont chacun une propension marquée à opérer en vase clos.

A la lumière des travaux effectués par le groupe de travail, des expériences éprouvées ailleurs, de l'étude des organismes existants, des constatations faites, diverses structures pour l'administration et/ou la gestion d'un système de transport intégré pour la région de Montréal ont été considérées et jaugées au regard des objectifs généraux retenus par le Comité. (cf. chapitre 1)

2. LA STRUCTURE PROPOSÉE

Même si, comme il a été dit plus haut, l'efficacité des divers organismes de transport de la région est satisfaisante, et que l'on reconnaît que les commissions de transport existantes demeurent aussi près qu'on le souhaite des municipalités et, partant, du public qu'elles desservent, il n'en demeure pas moins que le maintien du statu quo intégral ne règlerait en rien les problèmes fondamentaux. Ainsi, la planification d'ensemble du réseau de transport serait laissée pour compte, les compagnies de chemins de fer et leurs clientèles abandonnées à leur sort, les besoins réels et parfois pressants de certains bassins de population ignorés et, en général, on ne saurait, pas plus qu'aujourd'hui, avec qui transiger ou encore à quel saint se vouer pour revendiquer ses droits ou exiger son dû.

Si le maintien du statu quo intégral n'apparaît pas être une solution d'avenir satisfaisante en ce qui a trait au transport des personnes dans la région de Montréal, d'une part, le Comité estime que l'on doit résister à la tentation de verser dans le gigantisme en recommandant des solutions qui commanderaient la fusion des commissions de transport existantes ou la création d'omnipuissantes régies d'état, d'autre part.

La situation du transport collectif et individuel dans la région métropolitaine, tant du point de vue financier qu'au regard du niveau et de la qualité de service, n'est pas à ce point détériorée qu'il faille mettre en place une superstructure du genre de la RTA (1), par exemple, dotée virtuellement de tous les pouvoirs.

De plus, mis à part les problèmes qu'entrainerait la mise sur pied d'un tel organisme en lieu et place des organismes existants, il est notoire que les structures de ce genre deviennent très vite insensibles aux véritables besoins et sourdes aux demandes les plus légitimes de la population.

De l'avis du Comité, il existe d'autres solutions, plus démocratiques, qui méritent d'être mises à l'essai.

Ainsi, avant de proposer une structure apte à assurer la réalisation des objectifs énoncés, le Comité s'est interrogé sur le rôle de l'actuel Comité des transports de la région de Montréal et sur son apport à l'élaboration d'un énoncé de politique sur le transport des personnes. Il lui est apparu que, pour une fois, les principaux organismes publics et privés impliqués directement ou indirectement dans le transport des personnes avaient accepté spontanément de mettre en commun leurs ressources dans la recherche de solutions aux problèmes auxquels tous et chacun sont confrontés.

Le Comité accorde une grande importance à la sincérité et à l'apport de tous ceux qui ont participé à ses travaux et il a acquis, au long de l'expérience vécue, la conviction profonde que le Comité des transports de la région de Montréal recèle tous les éléments qui permettent de le convertir en une structure apte à assurer la réalisation d'un réseau de transport qui réponde aux besoins et aux aspirations de la population de la région de Montréal.

(1) Regional Transportation Authority of Northern Illinois (Chicago).

Il a donc retenu, comme structure administrative, la formule d'un conseil (1) répondant directement au ministre des Transports et chargé de la planification, de la coordination et de l'intégration des éléments du réseau de transport à vocation régionale ou à caractère interzonal ou intermodal, c'est-à-dire de tous les éléments qui, comme les trains de banlieue, par exemple, ne relèvent pas de l'autorité des commissions de transport existantes, ou encore, qui posent des problèmes impliquant deux commissions ou une commission et d'autres transporteurs (connexions entre les réseaux, transfert modal, etc.)

Par ailleurs, les trois commissions de transport existantes demeurent responsables de la planification et de l'exploitation des réseaux qui tombent sous leur juridiction y compris la tarification, la fréquence et le niveau de service et tout ce qui concerne généralement la bonne marche des affaires au jour le jour.

Néanmoins, le Conseil peut, à la demande du Ministre, étudier toute question relative à la juridiction des commissions. Il peut également donner avis et faire des recommandations sur toute question découlant de son mandat y compris l'octroi de contrats de transport aux compagnies de chemins de fer et aux autres transporteurs.

Le Conseil peut, sur autorisation du Ministre, tenir des audiences publiques sur toute matière relative au transport des personnes dans la région de Montréal et il est nanti du pouvoir de créer tous les comités "ad hoc" qu'il juge nécessaire y compris la création d'un comité d'orientation regroupant les représentants des principaux organismes de transport publics et privés de la région. Le rôle dévolu à ce dernier pourrait être sensiblement le même que celui du Comité consultatif d'orientation du présent Comité des transports et sa contribution serait sans aucun doute toute aussi enrichissante.

Le Conseil est composé d'un président à plein temps nommé pour une période de cinq ans par le ministre des Transports, et des présidents des trois commissions de transport existantes. Il est tenu de siéger au moins six fois par année et il doit remettre au ministre des Transports un rapport annuel de ses activités.

Le Conseil dispose d'une équipe technique restreinte et il peut, au besoin, faire effectuer certains travaux et études par des mandataires.

Son budget est à charge du ministère des Transports (50%) et des trois commissions de transport locales (16 2/3 pour chacune).

(1) Par la suite dans le texte: Conseil.

En conséquence, il est recommandé:

QUE soit créé un Conseil des transports de la région de Montréal (COTREM) répondant directement au ministre des Transports;

QUE le Conseil soit composé d'un président à plein temps, nommé pour cinq ans, et des présidents de la Commission de transport de Laval, de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal et de la Commission de transport de la Rive Sud de Montréal; les membres sont nommés par le lientenant-gouverneur en conseil, sur recommandation du ministre des Transports;

QUE le Conseil soit chargé de la planification, de la coordination et de l'intégration des éléments du réseau de transport à vocation régionale ou à caractère interzonal ou intermodal;

QUE le Conseil soit autorisé à donner avis et faire des recommandations sur toute question découlant de son mandat y compris l'octroi de contrats de transport aux compagnies de chemins de fer et aux transporteurs privés;

QUE le Conseil, sur autorisation du ministre des Transports, soit habilité à tenir des audiences publiques sur toute matière relative au transport des personnes dans la région de Montréal;

QUE le Conseil soit nanti du pouvoir de créer des comités "ad hoc" et, au besoin, de faire effectuer tous travaux et études qu'il juge nécessaire.

3. LE FINANCEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF

A. LE TRANSPORT URBAIN

Le Comité s'est appliqué à rechercher des modes de financement qui assurent une distribution rationnelle des sources de financement, eu égard aux besoins particuliers des divers éléments du système de transport et à la capacité financière de l'usager et des institutions.

Ceci l'a amené, dans un premier temps, à étudier différentes hypothèses de financement impliquant des modifications au partage actuel des responsabilités financières entre le gouvernement du Québec, les municipalités et les usagers. (1)

Il ressort des études effectuées que le financement des réseaux de transport, à l'échelle mondiale, pose des problèmes sérieux auxquels les réponses et les solutions restent à trouver. Les principales considérations qui se dégagent se résument comme suit:

- les systèmes de transport en commun enregistrent des déficits de plus en plus importants et qui nécessitent une contribution financière de plus en plus grande de la part des pouvoirs publics;

- l'augmentation générale des coûts de transport est beaucoup plus rapide que celle des tarifs et partant, de celle des revenus; (2)

- la faveur généralement accordée à l'automobile par les pouvoirs publics et l'augmentation constante de l'utilisation de celle-ci placent les

(1) Document 7.2: Etude des structures administratives, du financement, des scénarios de tarification et des hypothèses de péage.

(2) Au Canada, entre 1971 et 1975, les tarifs ont augmenté, en moyenne, de 15%, alors que l'augmentation des coûts a été de l'ordre de 55%.

> responsables du transport collectif dans une situation difficile et les obligent à offrir aux usagers des niveaux de service et de confort de plus en plus coûteux.

Dans ces conditions, il est patent que la rentabilité des réseaux de transport ne saurait être établie à partir de la seule contribution des usagers. C'est un fait reconnu puisque le gouvernement du Québec et les municipalités participent déjà, de diverses façons, au financement du transport des personnes dans la région de Montréal. Cependant, le Comité estime que la contribution financière du gouvernement, tout en étant maintenue, ne devrait pas être sous forme d'une subvention à une entreprise chroniquement déficitaire mais bien comme une allocation de ressources à un service à la collectivité.

D'autre part, le rapport Castonguay, dans le chapitre consacré au transport en commun, affirme, dans la définition d'une politique de transport urbain, que:

> "Le transport urbain est un service à caractère local et ne devrait pas être financé par les paliers supérieurs de gouvernement".

De même, le ministère des Transports, dans un document sur la politique d'aide au transport urbain au Québec, affirme, également, que:

> "Le transport collectif en milieu urbain est une fonction locale plutôt que provinciale".

Ces déclarations n'infirment en rien ce qui a été dit plus haut concernant la participation du gouvernement du Québec au financement du transport collectif sous forme d'allocation de ressources. Néanmoins, le Comité rejette toute politique d'aide financière par laquelle le gouvernement se substituerait aux autorités locales ou qui équivaudrait, à toutes fins pratiques, à la prise en charge, effective ou déguisée, d'une fonction purement locale, par l'autorité provinciale.

Le Comité retient donc le principe de la contribution de l'usager, contribution qui doit être établie en fonction de sa capacité financière, de façon à conserver les clientèles des commissions de transport et à inciter le grand public à utiliser les transports collectifs plutôt que le transport par voiture particulière.

De plus, en reconnaissance du rôle éminemment social que remplissent les commissions de transport en accordant des tarifs réduits à cer-

taines catégories d'usagers, la contribution du gouvernement du Québec pourrait être augmentée proportionnellement aux exigences de sa politique sociale.

La reconnaissance par la province de cette responsabilité correspondrait à une allocation de ressources à caractère social et elle aurait pour effet possible de retarder toute augmentation de tarif et, comme résultat immédiat, de réduire de façon appréciable la contribution des municipalités.

Mais il ne s'agit pas là d'une panacée et l'on doit examiner et considérer dès maintenant d'autres formes de financement que celles qui ont cours actuellement, plus particulièrement de celle qui met à contribution les municipalités par le biais de l'impôt foncier.

Le Comité soumet respectueusement que le financement du transport collectif, en plus de la contribution de l'usager, doit être assuré soit par un transfert de champ fiscal qui laisserait aux autorités urbaines l'entière responsabilité quant à l'établissement des priorités et à la réalisation des programmes d'immobilisation au regard des besoins, soit par une réallocation, aux fins de transport collectif, de certaines sources de revenus prélevés directement et émanant du dynamisme économique de la région desservie.

Il n'appartient pas au Comité de recommander l'une quelconque des nombreuses sources de financement possibles mais, à titre indicatif, on pourrait considérer:

- l'addition de postes de péage sur certaines voies provinciales;

- la majoration des tarifs aux heures de pointe et pour certaines catégories de véhicules;

- une taxe sur le pétrole, une taxe spéciale sur les ventes d'automobiles neuves, la majoration des frais d'enregistrement, une hausse des impôts particuliers et des compagnies, un impôt particulier aux compagnies établies dans la région et qui emploient plus d'un certain nombre d'employés, etc.

En conséquence, il est recommandé:

QUE la contribution de l'usager au financement du transport collectif urbain soit maintenue et établie suivant sa capacité financière, de façon à conserver

les clientèles des commissions de transport et à inciter la population à utiliser les transports collectifs plutôt que le transport par voiture particulière;

QUE la contribution du gouvernement du Québec au financement du transport collectif soit sous forme d'allocation de ressources plutôt qu'à titre de subvention;

QUE le gouvernement du Québec, en reconnaissance du rôle éminemment social que remplissent les commissions de transport en accordant des tarifs réduits à certaines catégories d'usagers, ajuste sa contribution financière au transport collectif proportionnellement aux exigences de sa politique sociale;

QUE le gouvernement du Québec considère la possibilité, ajoutée à la contribution de l'usager, d'assurer le financement du transport collectif à même certaines sources de revenus prélevés directement et émanant du dynanisme économique de la région à l'étude.

B. LE TRANSPORT DE BANLIEUE

a. Les services ferroviaires

Les résultats des analyses des états financiers des compagnies de chemins de fer doivent être utilisés avec beaucoup de réserve étant donné la grande complexité des systèmes d'informations financières et la difficulté d'en extraire des données sectorielles.

A l'instar de ce qui se produit pour les commissions de transport existantes, l'augmentation des coûts des services assurés par les compagnies de chemins de fer est proportionnellement beaucoup plus grande que l'augmentation des revenus. Certaines lignes sont largement déficitaires.

Ajoutée à cette situation déjà difficile, l'absence de participation financière des collectivités desservies a contraint les compagnies de chemins de fer à réduire sensiblement le niveau de service et à augmenter les tarifs. Elles envisagent même d'abandonner complètement certains services de banlieue.

Or, au chapitre traitant des éléments du réseau de transport le Comité a recommandé, pour les motifs invoqués, le maintien et/ou l'amélioration de certaines lignes de banlieue.

Et, devant les positions non équivoques des transporteurs ferroviaires, le Comité estime qu'il est grand temps pour les pouvoirs publics d'intervenir dans le partage des coûts des services de banlieue à moins qu'ils n'acceptent, purement et simplement, de les voir disparaître.

En conséquence, il est recommandé:

QUE le gouvernement du Québec entame immédiatement des négociations avec les transporteurs ferroviaires aux fins d'assurer le maintien et/ou l'amélioration des services jugés nécessaires et d'élaborer les mécanismes qui assurent une participation au déficit des services de banlieue; (1)

QUE le gouvernement du Québec fasse connaître dès maintenant son intention de participer aux déficits encourus.

b. Les services par autobus

L'objectif de rentabilité financière des transporteurs par autobus privés ne se concilie pas aisément avec ceux des transporteurs publics.

Dans certains cas, le transporteur privé y trouve son profit tout en assurant un service à la collectivité à un niveau de qualité et à un coût fort acceptables.

Néanmoins, il est des cas où il est impossible de maintenir cet équilibre sans un programme de soutien de la part des pouvoirs publics, pro-

(1) Cette tâche pourrait être confiée au Conseil des transports dont la création a été recommandée en début du présent chapitre sous le titre: STRUCTURE proposée.

gramme sans lequel les transporteurs privés se voient contraints, à l'instar des compagnies ferroviaires, de réduire indûment le niveau et la qualité de service.

Le cas échéant, s'il s'agit d'un service à maintenir, il y a lieu de considérer l'opportunité de le soutenir financièrement ou d'en confier la responsabilité à l'une quelconque des commissions de transport existantes.

Le Comité ne s'est pas appliqué, faute de temps et de moyens, à étudier la situation particulière de chacun des transporteurs privés dans la région à l'étude mais il estime que cela s'impose dans les meilleurs délais.

En conséquence, il est recommandé:

QUE le gouvernement du Québec charge le Conseil des transports d'étudier la situation particulière de chacun des transporteurs privés dans la région de Montréal et de lui faire part de ses recommandations quant au maintien de ces services, au soutien financier à leur apporter ou à leur intégration aux commissions de transport existantes.

4. LA TARIFICATION

A l'examen des bilans financiers de divers organismes de transport collectif opérant sur le continent nord-américain, on constate que les revenus provenant des usagers représentent de 50% à 79% des dépenses d'exploitation, excluant le service de la dette.

On constate également, et la tendance générale semble universelle, (1)

(1) Rapport de MM. J.E. Allen et J.B. Den Ouden, 42ième congrès de l'Union Internationale des Transports Publics, Montréal, 1977.

que la part de l'usager dans le financement des divers organismes de transport collectif décroit d'année en année. Globalement, les commissions de transport locales n'y échappent pas quoique la contribution des usagers y soit encore fort appréciable.

Malgré ces constatations le Comité n'a pas cru devoir formuler de recommandations pour établir la contribution de l'usager par le biais d'un pourcentage des coûts d'exploitation mais bien selon sa capacité financière et au regard des autres objectifs énoncés dans la partie du présent chapitre consacrée au financement.

L'histoire des commissions de transport locales ne remonte pas au même moment dans la vie de l'agglomération. La tradition de la plus ancienne s'est perpétuée jusqu'à ce jour et les plus nouvelles se sont inspirées de son modèle.

Selon leurs lois constituantes, chacune établit ses tarifs, perçoit ses revenus, organise son réseau, assume ses frais d'exploitation. Bref, chacune opère comme l'autre, c'est-à-dire de façon entièrement autonome.

Dans ces conditions, il n'est pas surprenant de constater qu'il existe de grandes différences de coûts pour les usagers et que certaines catégories de passagers n'obtiennent pas le même traitement.

Ces disparités sont de notoriété publique et elles affligent davantage certains usagers que d'autres selon que l'on se déplace à l'intérieur d'un même territoire ou de l'un à l'autre.

Le Comité reconnaît bien ces inégalités mais il doute que l'on puisse les éliminer complètement du jour au lendemain à moins de tout chambarder et au risque de créer des injustices.

Aussi, s'est-il appliqué à rechercher les moyens de les aplanir dans le temps et il n'a retenu, pour application immédiate, que les seules mesures qui s'imposent de façon criante.

En conséquence, il est recommandé:

QUE le caractère uniforme de la tarification qui a cours actuellement sur le territoire respectif de chacune des commissions de transport, tel que défini par la loi, soit maintenu;

QUE les commissions de transport existantes s'entendent pour accorder aux usagers un privilège de correspondance à prix réduit entre l'une et l'autre.

En ce qui a trait au transport collectif de banlieue - trains et autobus - le Comité a déjà formulé dans le présent chapitre des recommandations à l'effet que le gouvernement du Québec entame des négociations avec les transporteurs ferroviaires aux fins d'assurer le maintien et/ou l'amélioration des services jugés nécessaires et que le COTREM, de son côté, soit chargé d'étudier la situation particulière de chacun des transporteurs privés dans la région.

Quant à la tarification sur le réseau de transport collectif de banlieue, il va de soi qu'elle doit être établie par entente. Néanmoins, le Comité estime que la notion du coût selon la distance parcourue doit être retenue et que l'on ne devrait pas, au départ, accorder de privilège de correspondance avec les autres éléments du réseau de transport.

En conséquence, il est recommandé:

> *QUE les tarifs sur le réseau de transport collectif de banlieue - trains et autobus - soient établis par entente, selon la distance parcourue.*

Enfin, le Comité est d'avis que l'on doit déployer tous les efforts possibles dans la recherche d'une politique tarifaire globale et il considère que l'instauration, dans les meilleurs délais, d'un titre de transport universel (1) serait un pas de géant dans la bonne direction.

En conséquence, il est recommandé:

> *QUE les commissions de transport coordonnent leurs efforts en vue de l'instauration, dans un premier temps, d'un titre de transport universel qui donne accès à l'ensemble du réseau de transport collectif qu'elles constituent et, dans un deuxième temps, qui donne également accès au réseau de transport collectif de banlieue.*

(1) du type de la "carte orange" utilisée avec succès dans la région parisienne.

5. LA LÉGISLATION

A l'examen des dispositions des lois qui régissent les trois commissions de transport existantes, on constate qu'elles ont été élaborées à des moments différents et conçues pour faire face à des situations particulières.

On y découvre de ce fait nombre de disparités entre certaines dispositions qui recouvrent les mêmes aspects. A titre d'exemple, la procédure d'approbation d'emprunt par billets, obligations ou autres titres varie d'une commission à l'autre. Quelque trente cas semblables concernant, entre autres, la composition des commissions, l'octroi de contrats, les règlements sur le transport et la conduite des passagers, les acquisitions avec possession préalable, l'adoption des budgets, la répartition des déficits, etc. ont été relevés. (1)

Dans l'optique d'un réseau de transport intégré et au regard de l'efficacité du processus de planification et d'exploitation, il est éminemment souhaitable d'uniformiser tout au moins les dispositions les plus importantes de ces lois.

En conséquence, il est recommandé:

> *QUE des mesures soient prises dans les meilleurs délais en vue d'uniformiser, sous réserve des besoins particuliers des différentes commissions, les lois les régissant.*

Ces mêmes lois réfèrent souvent à un "ministre" qui, en l'occurence, est le ministre des Affaires municipales et non pas le ministre des Transports.

S'il était justifié dans le passé d'en référer à deux "ministres" différents selon les divers aspects du transport des personnes, ce besoin apparaît moins évident aujourd'hui.

(1) Document 7.2: Etudes des structures administratives, du financement, des scénarios de tarification et des hypothèses de péage: Annexe 1.

La participation accrue du gouvernement du Québec au financement du transport collectif, l'ordre de grandeur de sa contribution et la complexité des problèmes que pose le transport des personnes, commandent qu'il n'y ait qu'une voix responsable de justifier cette aide financière et de traiter de l'aspect planification.

En conséquence, il est recommandé:

QUE les lois traitant des commissions de transport soient modifiées de façon à ce que ces dernières n'aient à s'en référer, pour toute question pertinente, qu'à une seule autorité ministérielle.

En dépit des services de transport collectif offerts par les commissions de transport et divers organismes publics et privés, il reste que dans la région à l'étude certains territoires sont plus mal partagés que d'autres et que certains besoins ne sont pas satisfaits. Le Comité estime que l'on pourrait pallier en grande partie à cette situation déplorable avec l'élargissement, d'une part, du territoire de deux des trois commissions existantes et la création de filiales publiques aux fins de dispenser certains services de transport collectif à caractère suburbain, d'autre part.

De même, certaines municipalités de la banlieue éloignée auraient avantage, aux fins de satisfaire à leurs besoins propres, à se constituer en corporations intermunicipales.

En conséquence, il est recommandé:

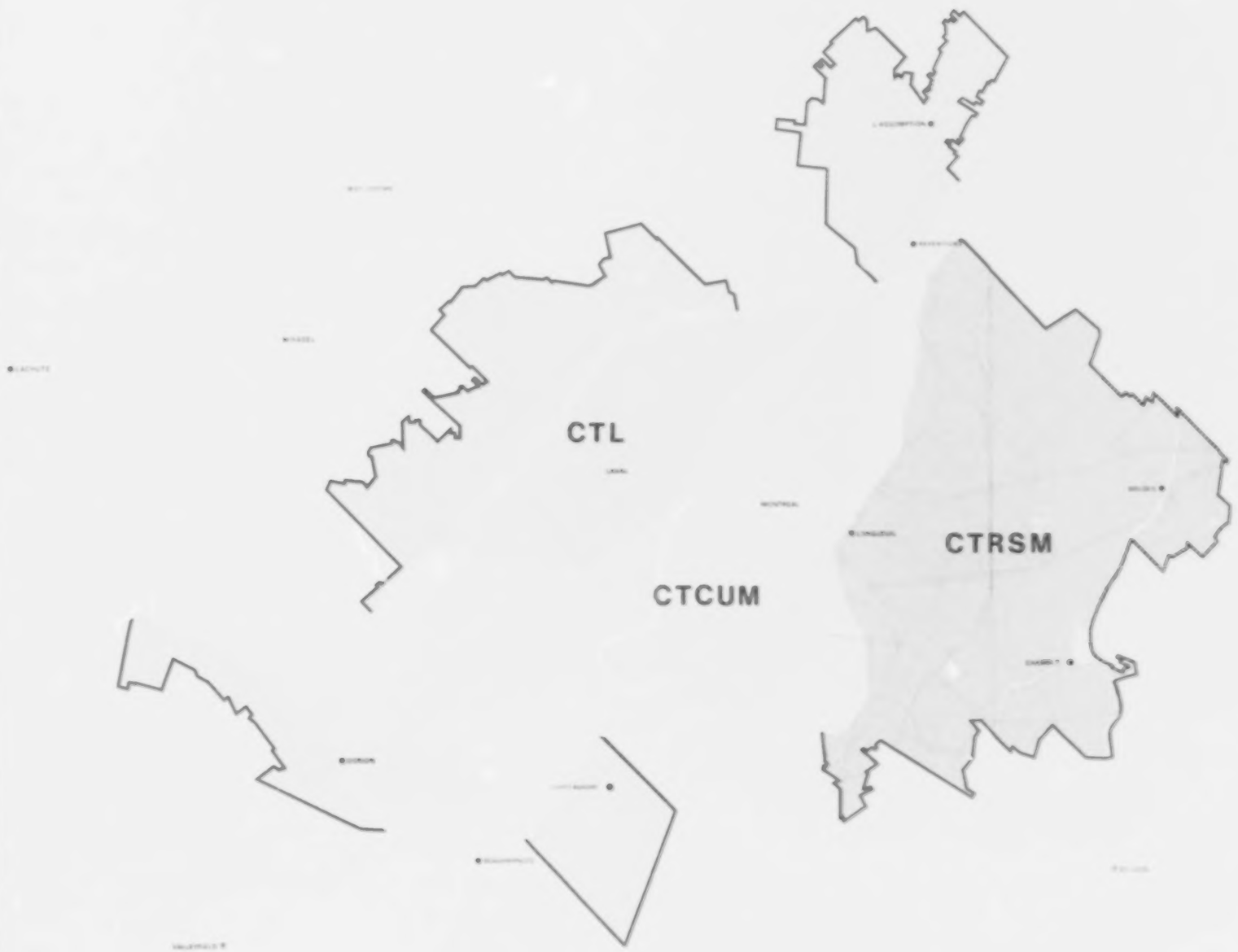
QUE les lois des commissions de transport de Laval (CTL) et de la Rive Sud (CTRSM) soient modifiées de façon à élargir leur juridiction à l'étendue des territoires montrés sur la carte no 7, jointe au présent rapport et intitulée: LIMITES ADMINISTRATIVES PROPOSEES;

QUE les lois de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal (CTCUM), de la CTL et de la CTRSM soient modifiées de façon à les nantir du pouvoir de créer des filiales publiques aux fins de dispenser des services de transport collectif à caractère suburbain.

CTRM

comité des transports de la région de Montréal

LIMITES ADMINISTRATIVES PROPOSÉES



COMMISSION DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL

COMMISSION DE TRANSPORT DE LAVAL

COMMISSION DE TRANSPORT DE LA RIVE-SUD DE MONTRÉAL

CORPORATIONS INTERMUNICIPALES

Enfin, deux des commissions de transport existantes, soit la CTCUM et la CTRSM, exercent leur juridiction sur une même partie du territoire de la Rive Sud. Cette situation n'est pas sans causer des problèmes d'ordre administratif et opérationnel en plus de créer une injustice flagrante du fait qu'une partie de la population est obligatoirement soumise à une tarification double. Les deux commissions sont convenues que cet héritage d'une autre époque est un anachronisme et qu'il y a lieu de rectifier la situation en ce qui a trait au service par autobus.

En conséquence, il est recommandé:

QUE la CTRSM et la CTCUM élaborent conjointement un programme à l'effet que la juridiction de cette dernière, quant au réseau d'autobus, ne s'étende plus à la Rive Sud; qu'elles recommandent les modifications nécessaires aux lois les régissant.

LISTE DES DOCUMENTS ANNEXES

Les principales études effectuées en relation avec les travaux du Comité des transports de la région de Montréal sont publiées séparément de son rapport, sous forme de documents annexes.

Ces derniers peuvent être consultés au ministère des Transports du Québec et au Service de planification de la Communauté urbaine de Montréal.

2.1 DÉFINITION DE LA RÉGION ET DE SES UNITÉS
Michèle Jodoin, Octobre 1976

2.2 CARTOGRAPHIE DE BASE
Denis Cadieux, Mai 1977

2.3 CHOIX D'UN HORIZON
André Bolduc, Mai 1977

2.4 LÉGISLATION ET ASSISTANCE FINANCIÈRE AU TRANSPORT EN COMMUN
Beauchemin-Beaton-Lapointe Inc., Mai 1977

2.5 IMPACT SOCIAL DU REM SUR LES POPULATIONS
Michel Camus, Louise Roy-Renaud, Mai 1977

2.7.1 ÉVOLUTION ET PERSPECTIVES DÉMOGRAPHIQUES DES AGGLOMÉRATIONS DE LA RÉGION DE MONTRÉAL 1951-1971-1986
André Saicans, Martial Fauteux, Mars 1977

2.7.2 LA CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE DANS LA RÉGION DE MONTRÉAL PERSPECTIVES ET MODÈLES EXPLICATIFS
Denis Morin, Martial Fauteux, Juillet 1977

2.8 PRÉVISION D'EMPLOI DANS LA RÉGION MONTRÉALAISE HORIZON 1985
P. Lamonde, Y. Martineau, F. Desrosiers, P.A. Julien, Juillet 1977

4.1.1 DÉPLACEMENTS - LES FLUX PAR BUT ET PAR MODE
Serge Barthomeuf, Normand Lucas, Bernard Morin, Avril 1977

4.2.1 ORGANISMES ET ENTREPRISES DE TRANSPORT
Serge Brabant, Juillet 1977

4.2.4.1 DEGRÉ D'UTILISATION - RELATIONS DÉBIT/CAPACITÉ
4.2.4.2 RÉSEAU ROUTIER - TRANSPORT EN COMMUN
Serge Barthomeuf, Bernard Morin, Mai 1977

4.2.6 STATIONNEMENT PRIVÉ ET PUBLIC
Serge Brabant, Avril 1977

4.2.8 ACCIDENTS DE CIRCULATION
Denis Laplante, Avril 1977

4.2.9 BRUITS DE LA CIRCULATION
Bernard Morin, Yves Ste-Marie, Juin 1977

4.2.10 POLLUTION DE L'AIR PAR LA CIRCULATION
André Bolduc, Juin 1977

4.2.11 ANCIENS RÉSEAUX DE TRANSPORT EN COMMUN
Rolland Cousineau, Diane Lévesque, Avril 1977

4.4 CONSULTATION PRÉLIMINAIRE
A. Desautels, J. Hébert, R. Letarte, Membres de la Commission, Mai 1977

5.1 CARACTÉRISTIQUES ET POTENTIEL DE DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT
Serge M. Montagne, Mars 1977

5.2.2 EFFETS DES MOYENS DE TRANSPORT SUR LA QUALITÉ DE VIE
P. Lachapelle, F. Laurendeau, direction de Daniel Waltz, Avril 1977

5.2.3 EFFETS DES MOYENS DE TRANSPORT SUR L'URBANISATION
Constitué des documents suivants:

. LE TRANSPORT ET L'AMÉNAGEMENT
Jacques Ménard, Juillet 1977

. L'URBANISATION DANS LA CONURBATION MONTRÉALAISE
Extraits, Ministère des Affaires Municipales, Avril 1977

. IMPACT DU REM SUR LE SYSTÈME URBAIN
Martial Fauteux, Décembre 1976

5.2.4 EFFETS DES MOYENS DE TRANSPORT SUR LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE
Yvon Parenteau, Juillet 1977

5.3.1 ANALYSE DES FACTEURS INFLUANT SUR LA RÉPARTITION MODALE
André Bolduc, Juillet 1977

5.3.2 RAPPORT COÛTS-BÉNÉFICES
Nguyen Quang Quy, Avril 1977

5.3.3 RÉPARTITION MODALE - NATURE ET TRAITEMENT DES DONNÉES
R. Chapleau, M. Florian, M. Gaudry, S. Nguyen, Juillet 1977

5.4 POTENTIEL DES RÉSEAUX ET INFRASTRUCTURES EXISTANTS
Nguyen Quang Quy, Mai 1977

6.1.1 BESOINS SELON DIVERS SCÉNARIOS DE TRANSPORT ET D'URBANISATION - ANALYSE
N. Lucas, F. Major, J. Ménard, J.P. Primeau, N.Q. Quy, Juillet 1977

6.1.2 BESOINS SELON DIVERS SCÉNARIOS DE TRANSPORT ET D'URBANISATION - DOSSIER TECHNIQUE
N. Lucas, F. Major, J. Ménard, J.P. Primeau, N.Q. Quy, Juillet 1977

6.2.1 LES PIÉTONS
André Cardinal, Cécile Morin, Mai 1977

6.2.2 LE TRANSPORT DES HANDICAPÉS
Serge Barthomeuf, André Bolduc, Juillet 1977

6.2.3 LE TRANSPORT SCOLAIRE
Normand Laplante, Avril 1977

6.2.4 LE CYCLISME
Robert Letarte, Mars 1977

7.1 LES TRANSPORTEURS - CUEILLETTE ET ANALYSE DE L'INFORMATION FINANCIÈRE
Bélanger, Chabot et Associés, Août 1977

7.2 LES TRANSPORTEURS - ÉTUDES DES STRUCTURES ADMINISTRATIVES, DU FINANCEMENT, DE LA TARIFICATION
Bélanger, Chabot et Associés, Août 1977

8 BIBLIOGRAPHIE
Groupe de travail du CTRM, Août 1977

Edité et réalisé par le Service de planification de la Communauté urbaine de Montréal.

Dépôt Légal:
4e trimestre 1977
Bibliothèque nationale du Québec

COMITÉ DES TRANSPORTS DE LA RÉGION DE MONTRÉAL 1977